less than Rs. 5000 crores. The Government of India has initiated the process of disinvestment of FACT in spite of the fact that fertiliser is a core industry of India. The present proposal for privatisation of FACT will have to address the following issues that the farmers of South India will have no public sector company to cater to their needs. FACT is having natural asset, that is, land asset of around 2300 acres. The loss of this natural asset will be a big loss to the public exchequer. The Government of India is a guarantor for Rs. 400 crores OECF loan taken by FACT. If the Government of India is continuing to stand as a guarantor or writes off the loan, it is handing over public exchequer's money to private parties. If the Government of India can write off the loan now, FACT continue to exist as a profitable CPSU. The public sector protection rally at Ernakulam on 13th December, 2002 against privatisation has clearly demonstrated that the public does not want privatisatin of FACT.

Therefore, it is urged that the decision to privatise FACT may be reviewed and a high powered committee may be appointed to consider the revival and restructuring of FACT in public sector.

श्री सभापति: माननीय सदस्यगण, आपने देखा होगा कि आज 19 स्पेशल मेन्शन्स लिए गए है। केवल इसलिए लिए गए हैं कि कोई सदस्य यह न समझे कि इस हाउस में, इस सत्र में उसका किसी प्रकार का कोई कंट्रीब्यूशन नहीं रहा। आपको जानकारी है कि लेजिस्लेटिव बिजिनेस बहुत है इसलिए आपकी अनुमति से मैं कल कोई स्पेशल मेन्शन्स का प्रस्ताव स्वीकृत नहीं करूंगा।

GOVERNMENT BILL

The Control of National Highways (Land and Traffic) Bill, 2002

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI): Sir, I beg to move:

> "That the Bill to provide for control of land within the national Highways, right of way and traffic moving on the National Highways and also for removal of anauthorised occupation thereon, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

Mr. Chairman, sir, with your permission, I would just give a brief synopsis of the Bill. In our country, there is a virtual revolution going on in the road sector. This Government has undertaken to improve aout 14,0000

kms. of National highways, to provide money for improving the State Highways and also to provide connectivity to almost over one lakh villages in our country, under the Prime Minister's Garmeen Sadak Yojna. During the last few years since the Central Road Fund has come into being, and provision of funds for the National Highways Development Project, a tremendous amount of physical progress, on the ground, has already taken place.

In our country, we have 58,112 kms. of National Highways, out of the total road network of 33 lakh kms. on record. But, a large portion of the National Highways is under encroachment and unauthorised occupation, with the result that whenever we want to improve these roads, we face the problem of evictions, court cases, etc. Because of this, apart from excessive expenditure,even the timeframe goes completely out of gear. Therefore, it is being though that, at least, on the National Highways land, which are owned by the Central Government, we should make sure that encroachments do not take place in future; and if they do take place, then these are prevented and action taken. The existing encroachments on the National Highways are taken care of by certain organisations. Therefore, a Highway Administration is proposed to be set up under this Bill. Also, a Tribunal is proposed to be constituted under this Bill so that if there are any complaints with regard to actions on the part of the Highway Administration, the Tribunal can go into the complaints and take a decision.

With this background, I introduce the Bill. I request this august House to kindly consider and pass this Bill. Thank you.

The question was proposed.

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश): मान्यवर, सभापति महोदय, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का अवसर दिया है। हमारे मंत्री, मेजर जनरल खन्डूड़ी जी ने जो यह बिल पेश किया है, यह लोक सभा द्वारा 16 दिसम्बर, 2002 को पास कर दिया गया है। और आज हम इस सदन में इस पर विचार कर रहे हैं। माननीय सभापति महोदय, मेरा मत और मेरा मन है कि लोक सभा ने जिस तरह से इस बिल को पास करके भेज दिया है।

[उपसभापति महोदया पीठासीन हुईं]

उसी तरह से मुझे ऐसा आभास होता है, अनुमान होता है, मैं यह नहीं कहता कि उस सदन में इस पर क्या बहस हुई, न वह मेरे दायरे की बात नहीं है, लेकिन मुझे लगता है कि वहां जल्दबाजी में या हड़बड़ी में इस पर विचार कर लिया गया है और इसे पास कर दिया गया है। मेरा निश्चित मत है कि कालांतर में बहुत जल्द ही आपको इसमें कुछ नए हेरफेर करके, नई शक्तियां लाने के लिए वापस दोनों सदनों में आना पड़ेगा। इस बिल को लाने के पीछे सरकार की जो मंशा है, मुझे उस पर

कोई शक नहीं है। आपने एक अच्छी मनोइच्छा से इस बिल को पेश किया है। मैं आपको इसके लिए धन्यवाद भी देता हूं। वस्तुत: इस बिल की आवश्यकता हमें थोड़ा पहले भी थी क्योंकि आपने खुद अपनी टिप्पणी में बताया है कि कोर्टों में लोगों ने कई सारे मामले फंसा रखे हैं, मामले लटका देते हैं, फैसला होने नहीं देते हैं या फैसले हो नहीं पाते हैं। इस तरह से राजमार्गों के निर्माण और उनके रखरखाव में भी काफी फर्क आ जाता है। आपकी चिंता बिल्कुल सही चिंता है, देश की चिंता है, हम सब अपने आपको इससे जोड़ते हैं। मैं आपको इसके लिए धन्यवाद देता हूं। इस संबंध में एक निवेदन करना चाहूंगा, जैसाकि कल नरीमन जी ने किसी एक प्रसंग में इस सदन में कहा था कि यह जो आप उच्चाधिकार प्राप्त राजमार्ग प्रशासन की शक्तियों वाली अथारिटी बनाएंगे, समितियां बनाएंगे या आप जो कुछ भी निर्माण करने वाले हैं, जिनको शक्तियां देकर आप इस बिल के माध्यम से नियंत्रण, भूमि और यातायात से जुड़े हुए जिन सभी प्रावधानों को आप इसमें बनाएंगे, इसमें मुझे कल वाला डर वापस लग रहा है। इसमें आपने जो योग्यता रखी है, उसके लिए पहले ही लिख दिया है कि उच्च न्यायालय से कम योग्यता वाले व्यक्ति को इसका अध्यक्ष नहीं बनाया जाएगा। इसमें नहीं लिया जाएगा। आपने इसमें लिखा है। इसमें आपका प्रावधान है। मुझे लगता है कि इस दिशा में आप कई रिटायर्ड जजों को इसमें कहीं न कहीं से वापस लाने की व्यवस्था करेंगे। उन्हें इन कमेटियों में रखेंगे। उनके व्यक्तित्व और अनुभव का उपयोग करेंगे। कहीं ऐसा न हो कि आपका मूल उद्देश्य ही इसमें घायल हो जाए। आपको किसी ऐसे सक्षम व्यक्ति को उसका अध्यक्ष बनाना चाहिए, किसी ऐसे सक्षम व्यक्ति को इसमें रखना चाहिए जो जल्दी से जल्दी इसके फैसले दे सके। जिससे किसी किस्म की लेट लतीफी न हो, देर न हो, इस पर आपको सोचना चाहिए।

मेरा दूसरा महत्वपूर्ण प्रश्न, जो मुझे दिखाई देता है, वह यह है कि आपने इसमें लिख दिया है कि यह संपूर्ण भारत पर लागू होगा। यह ठीक है लेकिन संपूर्ण भारत में सब आ जाते हैं। संपूर्ण भारत में हमारे कुछ हिस्से ऐसे भी हैं जिन्हें द्वीपीय क्षेत्र माना जाता है। जैसे लक्षद्वीप, अंडमान-निकोबार, इधर जाएं तो दमन-दीव है। क्या आप इन द्वीपीय क्षेत्रों के लिए अलग से कोई व्यवस्था या प्राधिकरण बनाने कि लिए सोच रहे हैं जिससे इनके बारे में फैसले और जल्दी हो सकें। ये हमारे बहुत महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं, इनके विकास पर आपको पूरा ध्यान देना पड़ेगा। आज भी हम देखते हैं कि लक्षद्वीप, अंडमान या जो अन्य द्वीपीय क्षेत्र हैं, जो टापुओं पर बसे हैं, हमारे देश के महत्वपूर्ण हिस्से हैं, इनके बगैर भारत अधूरा है। उन हिस्सों में हम इस गतिरोध को किस तरह से संचालित करेंगे, इस पर आपको एक स्पष्ट निर्णय लेना चाहिए। यदि स्पष्ट निर्णय लेंगे तो मुझे विश्वास है कि आप नये सिरे से इस पर सोचकर कुछ लोगों को और नियुक्त करेंगे। आपने इसमें एक बात विशेष कही है, इसकी कंडिका 42 देखें। मैं हिंदी अनुवाद से बोल रहा हूं। इसमें आपने ग्राम पदाधिकारियों के कर्त्तव्य लिखे है। इसमें शिकायत करने के मामले को देखें। उपसभापति महोदया, यह एक बहुत महत्वपूर्ण मामला है। राजमार्ग कोई साधारण क्षेत्र नहीं होता है, बहुत महत्वपूर्ण क्षेत्र होता है। इसमें यदि वहीं किसी किस्म की एन्क्रोचमेंट या किसी किस्म की कोई गड़बड़ हो तो आपने अध्याय 42 में लिखा है। मैं आपको इसे पढ़कर सुनाता हूं जिससे आपको सुविधा हो जाएगी कि मैं क्या कहना

चाहता हूं। मेरा ऐसा पक्का विश्वास है कि आपको इस पर भी नए सिरे से सोचना पड़ेगा। यदि आपने नहीं सोचा तो आपका लक्ष्य तो अच्छा है लेकिन इसके बगैर वह पूरा नहीं हो सकेगा। आप कंडिका 42 देखें, मैं पढकर सुनाने की कोशिश करता हूं ताकि आप इसे देख सकें। यह पृष्ठ 16 पर है। आपने इसमें लिखा है कि ये-ये लोग ऐसे हैं जिन्हें कोई व्यक्ति कर्त्तव्य पालन के बारे में, आपने इसमें दिया है, उन्हें अधिकृत करने की कोशिश की है कि "जब कभी कोई ग्राम प्रधान, ग्राम लेखापाल, ग्राम चौकीदार या अन्य ग्राम पदाधिकारी को, चाहे वह किसी भी नाम से ज्ञात हो, राजमार्ग भूमि के अप्राधिकृत अधिभोग, नुकसान या नष्ट किए जाने का अंतर्वलित करने वाले किसी अपराध के संबंध में जानकारी मिलती है तो वह तुरंत निकटतम पुलिस थाने या निकटतम राजमार्ग प्रशासन या ऐसे प्रशासन द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी अधिकारी को ऐसे अपराध के लिए जाने के बारे में सूचित करेगा और वह उक्त अपराध के अपराधी के अभियोजन में, राजमार्ग प्रशासन और उसके अधिकारियों की सहायता करने के लिए भी कर्त्तव्यबद्ध होगा। उपसभापति महोदया, मैं स्पष्ट इस मामले में एक आशंका से आशंकित हूं इसलिए आपके सामने कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री महोदय, जिन पदों का आपने इसमें उल्लेख किया है, ये सब लोग उन्हीं गांवों में रहते हैं और अतिक्रमण करने वाले या दुरुपयोग करने वाले भी प्राय: उन्हीं गांवों और आस-पास के गांवों के लोग होते हैं। सरकारी जमीन पर अतिक्रमण करना या दुरुपयोग करना किसी छोटे, दुर्बल या गरीब आदमी के बूते के बाहर की बात है। बहुत सक्षम, बाहुबली किस्म के लोग और धन-बल वाले लोग ही करते है। जरिए वाले लोग ही करते हैं। मेरा स्पष्ट मत है कि आपकी यह कंडिका सफल नहीं हो सकेगी। इसमें आपको और कई दूसरे लोगों को जोड़ना चाहिए वरना ये शिकायतें करेंगे ही नहीं। क्या पास का पुलिस स्टेशन इतना अन्धा है कि उसे दिखाई नहीं पड़ रहा है कि क्या हो रहा है। लेकिन यदि आप उनको शामिल करना चाहते हैं तो मैं यह जरूर आपको सलाह दूंगा और मेरा यह सुझाव होगा कि आप इसमें जनप्रतिनिधियों को जरूर शामिल करिए। जो भी वहां चुना हुआ जनप्रतिनिधि हो उसको भी आप शामिल करिए, वरना ये कंप्लेंट्स होंगी ही नहीं या इतनी लचर होंगी कि आप कुछ भी नहीं कर सकते हैं।

एक माननीय सदस्य: ये ही तो कराते हैं।

श्री बालकवि बैरागी: अतिक्रमण तो ये ही करवाते हैं...(**व्यवधान**)

इसलिए आप कृपा करके इस कंडिका पर पुनर्विचार करें। दूसरा एक विशेष निवेदन जो मुझे करना है, मैं पहले भी इस सदन में एकाध बार इसका उल्लेख कर चुका हूं, निवेदन कर चुका हूं, कि उत्तर पूर्व के सीमांत क्षेत्रों में या हमारे जो सीमांत क्षेत्र है, जहां से मंत्री महोदय आप स्वयं आते है, उनके बारे में भी आपको कुछ न कुछ स्पष्ट निर्धारण करना चाहिए। वहां हमारे अर्धसैनिक बल सीमा सड़कें बनाते हैं। हम देखते हैं कि वे वहां पर बहुत अच्छा काम करते है। उनके रख-रखाव के बारे में या उनके बारे में जैसा भी कुछ हो- इस प्राधिकरण को आपको अधिकृत करना चाहिए। क्या उनको ट्रांसफर करेंगे या क्या करेंगे, यह इसमें स्पष्ट नहीं है। इसलिए मैंने आपसे पूछने की कोशिश की। हमारे सारे क्षेत्रों में हमारे अर्धसैनिक बल सड़कें बनाते हैं। वहां उनके बोर्ड लगे हुए हैं। वे बहुत

अच्छा काम करते हैं। ऐसा नहीं है कि नहीं करते हैं। इस बारे में आपको कुछ न कुछ फिर से पुनरावलोकन करना चाहिए। उनकी सेवाओं का सम्मान करना चाहिए। रखवाली भी वे करते हैं, यह भी हमने देखा है।

दूसरा, मैंने बार-बार आपसे कहा कि यह बीओटी का जो चक्कर अपने देश में चलता है, काम तो करते हैं ये लोग लेकिन इतना अस्थायी करते हैं कि उनके जाते ही वे सड़कें वापस अस्त-व्यस्त हो जाती हैं। इस बात का सबको अनुभव है। सारे सदन के सभी लोगों को अनुभव है। वे बनाते हैं लेकिन मुझे ऐसा नहीं लगता कि वे एग्रीमेंट के मुताबिक बनाते हैं या दूरदृष्टितापूर्वक बनाते हैं। उनका शुद्ध आधार जो होता है वह केवल यह होता है कि जितना हो सके सरकार से पैसे प्राप्त करो। उनके टोल टैक्स के या तम्बू के उखड़ते ही सडकें भी उखडने लग जाती हैं। इस दिशा में राज्य सरकारों से या अपने अधिकारियों से मिलकर आपको कुछ न कुछ बातचीत करनी चाहिए।

दूसरा, बहुत ज्यादा झगड़े होते हैं। आप मानें या नहीं मानें। उपसभापति महोदया, मैं मंत्री जी से अपने अनुभव के आधार पर कहता हूं कि यदि आपने इन टोल टैक्स, नाके वालों या बीओटी वालों के लिए कोई पूरी देशव्यापी यूनिफार्मिटी कंपलसरी नहीं की तो वहीं पर रोज झगड़े होते रहेंगे। लठैत होते हैं। वहां पर कितने क्रिमिनल केसेज बन जाते हैं। उनको यूनिफार्मिटी देने की तजवीज करिए। हर ठेकेदार का अपना एक अलग सिलसिला है। उनकी सेलरी का सवाल ही नहीं पैदा होता है। उनको 500 या 600 रुपए देकर ही वे लोग रख लेते हैं। 500 या 600 रुपए में वे घर तो नहीं चला सकते। इसलिए वहां पर यातायात को अवरुद्ध करके, यातायात को रोके रखकर या किसी और तरह से पैसे की वसूली करेंगे। यही उनका लक्ष्य हो जाता है। इस पर भी आपको थोड़ा सा सोचना चाहिए।

राजमार्गों पर जितने पैट्रोल पंप आप अलाट करते हैं - आप तो नहीं करते हैं, वह तो दूसरा विभाग करता है, आपके बिल्कुल पास में बैठे हुए श्रीमान् एलाट करते हैं - उपसभापति महोदया, मैं हाथ जोड़कर प्रार्थना करना चाहता हूं, बहुत पहले डा. कर्ण सिंह जी के वक्त में हम लोगों ने कोशिश की थी, जब वे टूरिज्म मिनिस्टर थे, उस वक्त मैं मध्य प्रदेश में टूरिज्म मंत्रालय के कामकाज के मंत्री के नाते उसको देखता था, तो जितने पैट्रोल पंप आप दे रहे हैं उन पैट्रोल पंपों में मोटल की व्यवस्था आपको जरूर करनी चाहिए। यदि आप उनमें मोटल कंपलसरी नहीं करेंगे तो वहां आने जाने वालों को बहुत कठिनाइयां होती हैं, बहुत दिक्कतें होती है। जब आप राजमार्गों पर पैट्रोल पंप अलाट करें तो उसमें मोटल का प्रावधान आपको जरूर डाल देना चाहिए, यह उन मंत्री जी से और आपसे, दोनों से मैं प्रार्थना करता हूं।

उपसभापति: साथ-साथ बैठे है।

श्री बालकवि बैरागी: इसलिए प्रार्थना करता हूं।

उपसभापति: अगर हर जगह मोटल नहीं बना सकते हैं। तो कम से कम ईटिंग हाउसेज तो बनाने चाहिए।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री राम नाईक) : ढाबा बनायेंगे।

उपसभापति: ढाबा क्यों, कुछ अच्छा बनाइये। ...(**व्यवधान**)

श्री बालकवि बैरागी: आप कुछ न कुछ जरूर करें।...(**व्यवधान**)

उपसभापति: वह मोटल बोल रहे हैं और आप ढाबे पर उतर आए।

श्री राम नाइक: क्योंकि वहां पर भी जो खाना होता है वह बहुत अच्छा होता है और लोग वहीं ज्यादा जाते हैं।

उपसभापति: साफ-सफाई भी होनी चाहिए। फॉरेनर्ज़ भी आते हैं, इंडियन भी जाते हैं, इसलिए आप ऐसा बनायें जो कि अच्छा लगे।

श्री बालकवि बैरागी: उसके लिए कुछ करना चाहिए। दूर-दूर से लोग आते हैं और बहुत लंबी मुसाफिरी कर-कर के लोग वहां रुकने की कोशिश करते हैं। तो उन ड्राइवरों की और उन लोगों की जो ट्रकों में आते हैं या दूसरे मुसाफिर होते हैं उनके लिए मोटल्ज की व्यवस्था आप करें। इतना प्रावधान अवश्य आपको इसमें करना चाहिए। मंत्रालयों से कोआर्डिनेट करके आप इसको कर सकते हैं।

राजमार्गों पर पुलिस पेट्रोलिंग की व्यवस्था सब से कमजोर दिखायी पडती है। वहां पर पुलिस पेट्रोलिंग नहीं होती है। आजकल राजमार्गों पर इतने ज्यादा अपराध होने लगे हैं कि जिन पर हम सबको चिंतित होना पडता है। पेट्रोल पंप लूट लिए जाते हैं, मुसाफिरों को लूट लिया जाता है, ड्राइवरों, कंडक्टरों को उतार दिया जाता है, न मालूम क्या-क्या अपराध वहां पर किए जाने लगे हैं। इस दिशा में भी आपको कुछ करना चाहिए। इस कानून में तो कोई ऐसा सिलसिला ही नहीं है। इसलिए उपसभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से प्रार्थना करना चाहता हूं कि पुलिस पेट्रोलिंग के बारे में ध्यान रखा जाए। विदेशों में तो हम लोगों ने देखा है, पता नहीं हम उसमें कितनी तरक्की कर पायेंगे, परन्तु विदेशों में घूमते हुए हमने देखा है कि पांच या सात मिनट के अंतराल पर पुलिस पेट्रोल की गाड़ी किसी भी राजमार्ग पर मिल जाती है। कहीं-कहीं यह फ्रीक्वेंसी तो और भी कम है। लेकिन पांच या सात मिनट तो हो ही जाते हैं। हमारे यहां अभी इतनी फ्रीक्वेंसी नहीं हैं। सुरक्षा के लिहाज से पुलिस पेट्रोलिंग व्यवस्था आपको करवानी चाहिए। दूसरा आपने एक अच्छा काम किया है जो कि इसके पृष्ठ 5 पर अध्याय 16 है। सिविल प्रोसीजर कोड को इसमें आपने लागू कर दिया है। साक्ष्य या दस्तावेजों में तो यह अच्छा प्रावधान है। पर जो लोग इसका फैसला करें उनसे विशेष प्रार्थना करनी चाहिए क्योंकि आज हमारे देश की विभिन्न अदालतों में बहुत से केस पैंडिंग चल रहे है। कहीं ऐसा न हो कि यह पेंडेंसी इनमें भी घुस जाए और यह छूत की बीमारी इनको भी ले बैठे। वरना आपका यह सारा अभीष्ट नष्ट हो जाएगा। यह जो सिविल प्रोसीजर कोड आपने इसमें लागू कर दिया है इसके लिए तो आपको बहुत-बहुत धन्यवाद, ताकि कम से कम न्याय होने की प्रक्रिया तो पूरी हो सके। आपने यह बहुत अच्छा काम किया है। दूसरा मेरा आपसे एक और सुझाव है कि इस नेचर के जितने भी प्रकरण राजमार्गों से जुड़े हुए हैं, जितने प्रकरण विभिन्न न्यायालयों में अटके

पडे हैं, उनकी गिनती करवा करके इन प्राधिकरणों को ट्रांसफर करवा लीजिएगा, आप अपने अंतर्गत ले लीजिएगा और कोई रास्ता निकालिएगा। इस सदन में इतने बड़े-बड़े विधि-विशेषज्ञ बैठे हुए हैं। इनकी सहायता आपको मिल सकती है। उन सारे मामलों को आप अपने पास ले करके जल्दी से जल्दी आप इनका निराकरण करवा लें।

1.00 P.M.

उपसभापति महोदया, दूसरा मेरा और इनका बहुत ही व्यक्तिगत मामला है। यह बद्रीनाथ-केदारनाथ वाले रास्तों को अधिक से अधिक गति से पूरा करवाइये। आपने खुद भी देखा होगा कि इस बार जितने यात्री बद्रीनाथ को, गंगोत्री को मिले, उतने केदारनाथ को नहीं मिले। वहां पांच लाख थे और यहां एक ही लाख थे, क्योंकि सड़कें नहीं थीं। वरना लोग तो जाना चाहते हैं। इसलिए उसको जल्दी करवा दीजिएगा। लाखों लोग वहां पर अटक जाते हैं, फंस जाते हैं। वे आपसे भी उम्मीद करते हैं। सरकार से भी उम्मीद करते हैं तथा हम लोगों से भी उम्मीद करते हैं। मैंने इस बारे में आपको थोड़ा सा परेशान भी किया है और आपने ध्यान दिया, उसके लिए धन्यवाद। इसके बाद पृष्ठ 7 पर अध्याय 20 है। इसमें अधिकारियों की नियुक्ति आप कर रहे हैं। इन अधिकारियों की नियुक्ति में आप जन प्रतिनिधियों का समावेश किस तरह से कर सकेंगे, अगर नहीं कर सकेंगे तो क्यों नहीं कर सकेंगे, इस बारे में थोड़ा आपको जरूर निर्णय लेना चाहिए। यदि जन प्रतिनिधियों को आप इस अभियान में शामिल नहीं करेंगे तो राष्ट्रीय राजमार्गों का आपका जो यह संकल्प है इसे पूरा होने में बहुत विलम्ब हो जायेगा। सिर्फ सरकारी अधिकारियों और कर्मचारियों के भरोसे आप इतना बड़ा अभियान पूरा नहीं कर सकेंगे। इसमें आपको जनता के प्रतिनिधियों को शामिल करना पड़ेगा। मैं मध्य प्रदेश के बारे में आप से विशेष निवेदन करूंगा। महोदया, मुश्किल से मैं एक डेढ़ मिनट और लूंगा। वैसे उपसभापति महोदया, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे ज्यादा समय दिया। मध्य प्रदेश में कच्ची-पक्की, छोटी-बड़ी, आपके दायरे की, हमारे दायरे की 67,000 किलोमीटर की सड़कें बाकी हैं। मैं उनको राज-मार्ग नहीं कहता क्योंकि उसमें पंचायत के रास्ते भी हैं, हमारी सड़कें भी हैं आपकी सड़के भी हैं और देश की सड़कें भी हैं। मैं चाहूंगा कि आप इस संबंध में हमारे मुख्यमंत्री व हमारे और मंत्री मित्रों को बुलाएं और बैठकर उनके साथ बात कर लें। महोदया, अगर सड़कों के मामले में मध्य प्रदेश स्वस्थ्य है तो फिर पूरे देश को जोड़ने में आपको सहायता होगी और अगर मध्य प्रदेश बीमार होगा तो आप सीमाओं तक तो प्रसन्न रहेंगे, फिर कहेंगे कि आ गए मध्य प्रदेश में और तब इस में हमारा कोई कुसूर नहीं होगा। मेरी प्रार्थना है कि आप इस कार्य को भी जल्दी-से-जल्दी पूरा करवाएं।

महोदया अंत में एक चीज और निवेदन करूंगा जो कि बहुत महत्वपूर्ण है। आपने इस बिल के पृष्ठ 12, अध्याय 30 की कंडिका नंबर 2 में प्रावधान किया है जिसे मैं आप की सुविधा के लिए पढ़कर सुनाना चाहता हूं, "जहां किसी विद्यमान पहुंच का अपयोजन किया जाता है, वहां उस के बदले में दी गई आनुकल्पक पहुंच विद्यमान पहुंच से अनुचित रूप से दूर नहीं होगी।" इस तरह से क्या आप बाइपास का आनुकल्प पूरा कर सकेंगे क्योंकि बाइपास पहुंच मार्ग से लंबा ही होगा

और यदि आप बाइपास को छोटा करने की कोशिश करेंगे तो ये कंडिका आप को रोक देगी। इसको आप छोटा नहीं कर सकेंगे, बाइपास जब भी आप बनाएंगे, तो वह लंबा ही बनने वाला है। इसलिए ऐसी परिस्थिति रहे कि वह ज्यादा लंबा न हो, यह तो मैंने माना, लेकिन 40-40, 30-30 किलोमीटर के बाइपास आप को बनाने पड़ेंगे क्योंकि अब शहरों के पुराने भूगोल सारे बदल गए हैं, बस्तियों के सारे हिसाब-किताब बदल गए हैं। इसलिए इस कंडिका पर आप फिर से विचार करें।

उपसभापति महोदया, यदि मैं विस्तार से इस विधेयक पर बात करता तो हो सकता था कि सदन कहता कि हम इसे लोक सभा पुनर्विचार के लिए भेज देते, लेकिन मैं यह जोखिम नहीं लेना चाहता। मंत्री महोदय, आप जैसा भी बिल लाए हैं, हम उस का समर्थन करते हैं, लेकिन इसमें अधिक-से-अधिक संशोधन की गुंजाइश है। इसलिए इस पर आप को बहुत अधिक सोचना चाहिए। आपके अधिकारियों को, जन-प्रतिनिधियों को और प्रदेश सरकारों के प्रतिनिधियों को बिठाकर आप नए सिरे से विचार करें और इसमें दूसरे संशोधन जोड़कर इसे पक्का समग्र बिल बनाकर देश पर लागू करें। फिलहाल इतने भर के लिए मैं आप को बधाई और धन्यवाद देता हूं। धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned for lunch for one hour.

The House then adjourned for lunch at three minutes past one of the clock.

The House re-assembled after lunch

at five minutes past two of the clock,

THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Further discussion on the Control of National Highways (Land and Traffic) Bill, 2002. Shri Kalraj Mishra.

श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति महोदया, मैं राष्ट्रीय राजमार्ग नियंत्रण (भूमि और यातायात) विधेयक 2002 के समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदया, माननीय मंत्री जी ने इस बिल को प्रस्तुत करते समय अपने प्रस्तावित भाषण में यह कहा था कि इस समय पूरे देश में एक सड़क क्रांति पैदा हो गई है यानी Road Revolution पैदा हो गई है। यह सही बात है कि जिस तरह से पूरे देश में सड़कों के निर्माण के लिए प्राथमिकता के आधार पर प्रयत्न किया जा रहा है और उसको बहुत गंभीरता से लेते हुए जिस तरह से उसे कार्यान्वित करने की कोशिश की जा रही है, उससे ये शब्द बिल्कुल चरितार्थ होते हैं कि पूरे देश में सड़क क्रांति पैदा हो गई है और विशेष कर राष्ट्रीय राजमार्गों के द्वारा देशभर में एक अच्छी स्थिति का निर्माण हुआ है। पहले राष्ट्रीय राजमार्गों की लंबाई 44,000 किलोमीटर थी, अब प्रधानमंत्री जी की योजना के अनुसार चतुर्दिक यानी चारों तरफ उत्तर से लेकर दक्षिण तक, पूरब से लेकर पश्चिम तक सड़क पूरे देश को जोड़े और देश की एकता को प्रस्तुत करे, यह जो प्रयत्न किया गया है, इसके अनुसार 14,000 किलोमीटर सड़कों के निर्माण की बात है, यह एक बहुत बड़ा प्रयास है। अगर हम पूरे देश में देखें तो 58,000 किलोमीटर से ज्यादा राष्ट्रीय राजमार्ग गत

तीन-चार वर्षों के अंदर निर्मित हुए हैं और निर्माण की प्रक्रिया में है। यह स्वयं में एक आदर्श है। इसके बावजूद अभी इसकी और आवश्यकता है।

महोदया, अब यह जो सड़क क्रांति हुई है, इसके दौरान अनेक प्रकार की कठिनाइयां भी आती हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग के माध्यम से देश के प्रमुख स्थानों को हम जोड़ते हैं, गांवों को भी जोड़ते हैं। इस काम में राष्ट्रीय राजमार्ग अपना एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है। इसके साथ ही यातायात के साधनों में तेजी के साथ बढ़ोत्तरी हुई है, हैवी व्हाइकल्स चलने शुरु हो गए हैं। इसलिए यह जो सड़क क्रांति हुई है, इसकी गुणवत्ता की ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। अगर गुणवत्ता अच्छी नहीं है तो सड़क क्रांति होने के पश्चात भी जिस तरह से यातायात में विस्तार हुआ है, हैवी व्हाइकल्स चलने शुरू हुए हैं; उसके कारण सड़कों की गुणवत्ता के अभाव में सड़कें टूट जाती हैं। उस ओर भी ध्यान दिया गया है।

महोदया, एक प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री जी ने बताया था कि जो सड़क की गुणवत्ता है, वह हम रोड कांग्रेस के मानक के आधार पर तय करते हैं। रोड कांग्रेस के मानक के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग की जो गुणवत्ता सुनिश्चित की गई है, वह 75 से लेकर 100 सैंटीमीटर तक तय की गई है और उसी आधार पर गुणवत्ता मैंटेन करने की आवश्यकता है लेकिन बहुत से स्थानों पर अगर राष्ट्रीय राजमार्ग की गुणवत्ता का परीक्षण किया जाए, तो वह सही नहीं है।

महोदया, मैं कहना चाहूंगा कि अगर सड़कों को हम श्रेणियों में विभाजित करें तो हम देखेंगे कि राज्यों में हम सड़कों को तीन हिस्सों में विभाजित कर सकते हैं- एक तो ग्रामीण स्तर की सड़कें होती हैं। जिनको हम Other District Roads के नाम से जानते हैं, ये सड़कें सुनिश्चित मानक से कम के आधार पर आंकी जाती हैं। दूसरी तरह की सड़कें वे होती हैं जिनको हम जिले की सड़कें यानी Major District Roads कहते हैं, ये थोड़ी बड़ी सड़कें होती हैं। तीसरी सड़कें State Highways होती हैं जो एक तरह से National Highways को जोड़कर चलने में काफी सहयोगी होती हैं और एक तरह से ये State Highway राज्यीय राजमार्गों के रूप में अच्छा काम करती हैं और इनका भी एक सुनिश्चित मानक होता है। उसकी भी गुणवत्ता चाहिए। अगर वह ठीक से नहीं बन रहीं हैं तो कठिनाई आती है। भारी वाहनों के चलने के कारण यह सड़कें ध्वस्त होती हैं और इसलिए इस पर ध्यान देने की जरूरत है। सरकार ने इस दिशा में प्रयत्न किया है। लेकिन जिस तरीके से राष्ट्रीय राजमार्ग पूरे देश भर में आगे चला है इसमें अनेक प्रकार की कठिनाइयां भी सामने उभरकर आई हैं और वह कठिनाई विशेष रूप से क्योंकि सड़कें ऐसी हैं, सड़कों का निर्माण ऐसा है जिसमें आम सहभागिता भी बनती है, पब्लिक पार्टिसिपेशन भी बनता है और पीपुल पार्टिसिपेशन भी बनता है। पब्लिक पार्टिसिपेशन का तात्पर्य यह है कि अगर उस स्थान पर रहने वाला स्थानीय व्यक्ति जो सड़क वहां से जा रही है, उसके बारे में चिंता नहीं करेगा तो निश्चित रूप से सड़क ध्वस्त भी हो सकती है, सड़क पर अतिक्रमण भी हो सकता है, सड़क के ऊपर किसी प्रकार का निर्माण भी हो सकता है। इसका नतीजा यह होता है कि जिस यातायात की सुविधा के लिए सड़क का निर्माण व्यापक तौर पर कराया जा रहा है वह यातायात बाधित होता है और जब

यातायात बाधित होता है तो अनेक प्रकार की कठिनाइयां उत्पन्न होती हैं। इसलिए इस पर बहुत गंभीरता के साथ विचार करने की आवश्यकता है । मैं समझता हूं कि राज्यों की दृष्टि से भी जिस गंभीरता के साथ इस पर विचार करना चाहिए, वह राज्यों के अंतर्गत भी नहीं हुआ है और यह पुराने कानून के आधार पर जो अतिक्रमण संबंधी कानून बने हुए हैं, उसी का उपयोग करते रहे हैं। सड़क के ऊपर जो अतिक्रमण हो रहा है, जो एन्क्रोचमेंट हो रहा है, उनको रोकने के लिए जिस तरीके से विचार होना चाहिए, वह विचार हुआ नहीं है। परिणाम यह हुआ है कि उसके अनुरूप जैसे कानून बनने चाहिएं वह कानून नहीं बन पाए और इसके कारण राज्यों में भी सड़कों पर काफी अतिक्रमण होता है, एन्क्रोचमेंट होता है और यातायात बाधित होता है। राष्ट्रीय राजमार्ग के ऊपर अगर यातायात बाधित हुआ, एन्क्रोचमेंट हुआ, अतिक्रमण हुआ तो निश्चित रूप से बड़ा खतरनाक साबित होगा, इससे दुर्घटनाओं में वृद्धि होगी और लोगों की सुरक्षा बाधित होगी। इस पर सरकार ने बड़ी गंभीरता पूर्वक विचार किया है। सरकार का ध्यान इस दिशा में गया है। सरकार को लगा कि इस प्रकार की जो दिक्कतें हैं जो इस प्रकार की कठिनाइयां हैं इनको रोकने के लिए बहुत जरूरी है। इसलिए इसको बड़ा जघन्य अपराध मानते हुए सरकार ने इस दिशा में कानून बनाने का निर्णय लिया। यह जो आज का विधेयक है, यह विधेयक इसी संदर्भ में लाया गया है ताकि सड़कों पर जो किसी प्रकार से बाधा पैदा करने का प्रयत्न करेगा, उसका अतिक्रमण करने का प्रयत्न करेगा, एन्क्रोचमेंट करेगा तो इसके विरुद्ध कैसी कार्रवाई की जा सके इस दृष्टि से भी यह विधयेक लाया गया है। मैं यह कह सकता हूं कि पूरे विधेयक को पढ़ने के बाद यह विधेयक स्वयं में बड़ा पूर्ण है। इस विधेयक की पूर्णता इससे उजागर होती है कि सामान्य स्तर पर भी अगर कोई व्यक्ति कोई जानवर लेकर खड़ा भी हो जाता है,वहां बना रहता है तो इसके विरुद्ध भी कार्रवाई की जा सकती है। इस प्रकार का भी इसमें प्रावधान किया गया है। इसलिए हम कह सकते हैं कि जहां कोई अतिक्रमण सड़क के किनारे किया गया तो वह निर्माण कार्य करने वाले के ऊपर जहां कानूनी व्यवस्था की गई है, वहीं यातायात को बाधित करने का भी जो प्रयत्न कर रहे हैं,उनके विरुद्ध भी कानूनी कार्रवाई की जाएगी। माननीया, यह सारी चीजें इस विधेयक के अन्तर्गत मौजूद हैं... (**समय की घंटी**)

और यह निश्चित रूप से इस विधेयक के पास हो जाने के पश्चात, एक ऐसी स्थिति बनेगी जिस तरीके से अबाध रूप से यातायात चालित है उस यातायात में किसी प्रकार की गड़बड़ी नहीं होगी और सुरक्षित होकर लोग सड़क मार्ग से चाहे सामान ले जाना हो या स्वयं जाना हो, जा सकेंगे। इसमें सारी चीजों की समुचित व्यवस्था की गई है अगर इसका खंड देखें तो सारे खंड में स्वयं यह दिखाई पड़ रहा है कि एक-एक बिन्दु पर, कौन-कौन से बिन्दु हैं जिसके आधार पर यातायात बाधित हो सकता है, उसका इसमें बाकायदा विवरण है लेकिन साथ ही साथ मैं यह कहना चाहूंगा कि जिस ढंग से इस समय आबादी बढ़ रही है छोटे-छोटे कस्बे बड़े-बड़े हो रहे हैं, बड़े शहर और बड़े हो रहे हैं, टाउन एरिया नगरपालिका का स्वरूप धारण करती जा रही है, नगरपालिका महापालिका का स्वरूप धारण करती जा रही हैं लेकिन अभी भी राष्ट्रीय राजमार्ग उसी के बीच से जा रहा है, वह असुरक्षित है, उसमें काफी दुर्घटनाएं भी होती हैं और वहां यातायात बाधित होता है। आवश्यकता है ऐसे जहां अधिक आबादी वाले क्षेत्र हैं चाहे शहर हों, चाहे गांव हों, चाहे महापालिका हों वहां

बाइ-पास की निश्चित रूप से व्यवस्था करनी चाहिए इसमें किसी न किसी रूप से इसका प्रावधान इसलिए होना चाहिए क्योंकि उस बाइपास के न बनने के कारण भी यातायात बाधित होगा और अधिक दुर्घटनाएं हो सकती हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि इस दिशा में माननीय मंत्री जी इस बात को सुनिश्चित करें कि एक सुनिश्चित आबादी के आधार पर जो भी कस्बे होंगे, जहां भी होंगे, वहां निश्चित रूप से इस प्रकार के बाइपास बनाने की व्यवस्था की जाएगी, चाहे वे निजी क्षेत्र के माध्यम से बनाएं या सरकारी तौर पर बनाएं, किन्तु जो भी प्रक्रिया है, उस प्रक्रिया के आधार पर बाइपास की व्यवस्था करना बहुत आवश्यक है। इसी ढंग से ऊपरगामी सेतु यानी फ्लाई ओवर की भी जगह-जगह पर आवश्यकता है। राष्ट्रीय राजमार्ग पर तो कई स्थानों पर देखने को मिलता है कि रेल लाइन जा रही है किन्तु वहां भीड़ लगी हुई है। राष्ट्रीय राजमार्ग हमारे प्रदेश में भी कई स्थानों पर हैं, इटावा में, माननीय रमा शंकर कौशिक जी जानते हैं कि वहां इतनी लम्बी लाइन लग जाती है कि कोई जा ही नहीं सकता। ऐसे स्थानों को चिन्हित करके प्राथमिकता के आधार पर वहां फ्लाई ओवर्स बनाने की व्यवस्था की जाए। अगर आप यह सारी रचना, सारी व्यवस्था इस विधेयक के पास करने के साथ-साथ करने की कोशिश करेंगे तो मैं समझता हूं कि जो रोड रैवोल्यूशन की बात हमने कही है, निश्चित रूप से वह अपना स्वरूप धारण कर सकेगा और लोग यह महसूस करेंगे कि हम बाकी के देशों की तुलना में एक अच्छी स्थिति का निर्माण कर रहे हैं। जहां तक हमारे बैरागी जी ने ठेकेदारों की बात की, टोल टैक्स की बात की, ब्रिजिज की बात की, बहुत सारे ऐसे स्थान हैं जहां सड़क जा रही है लेकिन ब्रिज के कमजोर होने के कारण वहां रुकना पड़ता है और फिर एक-एक करके वाहन को पास करते हैं। ऐसे बहुत सारे स्थान हैं। ऐसे स्थानों की समुचित मानिटरिंग करके कहां-कहां पर ऐसा हो सकता है, उन्हें ठीक करने का प्रयत्न करना चाहिए। ब्रिजिज का निर्माण फ्लाई ओवर्स की व्यवस्था और टोल की व्यवस्था प्रति किलोमीटर जो वर्तमान में है, उसको फिर से रिवाइज करना चाहिए और रिवाइज करते हुए सड़क की गुणवत्ता के आधार पर उस टोल को तय करना चाहिए। गुणवत्ता का आधार मैंने इसलिए कहा कि अगर 75 सैंटीमीटर उसकी मोटाई है या अगर सौ सैंटीमीटर होती है, डेढ़ सौ सैंटीमीटर होती है, हैवी वैहीकल्स के आधार पर जैसे भी सड़क के यातायात की स्थिति है, उसको ध्यान में रखते हुए उसके टोल भी सुनिश्चित करने की व्यवस्था करें जिससे आमदनी में भी बढ़ोत्तरी होगी और ढंग से हम इस साधन को व्यापक स्वरूप प्रदान कर सकेंगे। महोदया एक-दो सुझाव देते हुए और इस बिल को पूरा देखने के पश्चात् यह अनुभव करते हुए कि स्वयं में यह पूर्ण है मैं इस बिल का समर्थन करता हूं और सदन के सभी सम्मानित सदस्यों से आग्रह करता हूं कि इसको पूर्ण समर्थन प्रदान करें। धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: hon'ble Members, now, I have to make some announcement for the consideration of the House. Of course, we have two hours for this legislation. But then, we also have a Short Duration discussion on the Mid-Year Review. In between at 5 o'clock, the hon. Prime Minister is going to make a statement on relief to drought affected States. So, I would plead with the Members, that regardless of whatever time their parties have got, if they concentrate on the points as to why

they agree with this Bill, and why they do not agree with this Bill and what should have been there in the Bill, we will be able to finish the business. With this request, I call Mr. Ravula Chandra Sekar Reddy of the TDP. Mr. Reddy, you have six minutes. But you can take three minutes. No problem.

SHRI RAVULA CHANDRA SEKAR REDDY: (Andhra Pradesh) Madam, I requested you to allot me nine minutes, time.

THE DEPUTY CHAIRMAN: No. I can't because we have a problem.

SHRI RAVULA CHANDRA SEKAR REDDY: Madam, we know that you are very magnanimous towards the back benchers. We are aware of this fact.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I know that I am magnanimous towards the back-benchers. But my back is not strong at this moment. Madam, I would like to compliment the hon. Minister for brining out such a good legislation. The Government of India is contemplating to spend about Rs. 60,000 crores on the development of roads, which includes the Golden Quadrilateral Project, the North-South Corridor, the East-West Corridor and the Prime Minister's Grameen Sadak Yojana, etc. This Bill is intended to develop the roads, remove encroachments, unauthorizied occupations/ constructions and removal of obstructions on the National Highways, Madam, already, we have the National Highways Act, which is meant for the conversion of State Highways into National Highways and its maintenance. We have another Act, called the National Hihgways Act, 1980. I hope and believe that this Bill will improve the condition of the roads and will strengthen the administration in maintaining the roads. Now we will have to concentrate more on the removal of encroachments. The Government of India is receiving loans from the World Bank and the Asian Development Bank and are creating a central fund, by way of imposing a cess on petrol, diesel, which comes to about Rs. 20,000 crores. We have to concentrate further on providing service routes along the National Highways. According to the Government guidelines, no slow-moving vehicle should cross the National Highways or pass on the National Highways. It is noteworthy to mention here that most of the rural people are unaware of traffic rules. As such, in the absence of service routes, the chances of accidents will be more and hence service routes are a must, alongside the National Highways, for the benefit of the rural poor and illiterate people. Apart from this, the delay in the completion of roads will escalate the cost of the projects. The delay is due to two or three reasons; either due to lack of coordination and cooperation between the Central Government and the State Government, or due to lack of coordination

and cooperation among the Government of India organizations themselves. This should be taken care of so that we can contain the escalation of the cost of the projects. Otherewise, the cost of the projects will go up, and the time taken for the completion of the projects will also be much longer. Sir, the hon. Minister is aware that 'Land' is a State subject. Now we are bringing out a legislation and thereby, trying to encroach into State-owned lands also. I would like to know from the hon. Minister whether the Union Government had solicited the opinion of the State Governments while formulating the legislation. Apart from this, Madam, I would request the Government of India to ensure medical facilities on the National Highways to save lives in case of accidents; rehabilitation should be provided, without wasting time. This is a very vital point, which should be taken care of. I would like to request the hon. Minister to have discussions with the concerned Ministries and also with experts to have full-fledged hospitals, with adequate manpower and all medical facilities. We have to provide modern equipment to clear the sick vehicles, remove the failed vehicles or vehicles which have met with accidents, immediately, so as to clear the traffic; otherwise, this will create problems to the other vehicles also. The date of accidents is available; if one looks at the data, about 70,000 people die every year because of these accidents. In our State, we have the National Highway No. 7, from Hyderabad to Kurnool, which stretches to about 210 kilometres. Every year, many accidents take place. For instance, if we look at the data, we find that about 1400 people died, 5000 people were injured, on NH-7 in the past three years. In the year 2000, 960 accidents occurred, in which 430 people died and 1800 people were injured. In the year 2001, about 493 accidents took place, in which 566 people died and 1170 people were injured. In the year 2002, by the end of November, 363 accidents took place, in which 406 people died on the spot. I recollect an incident that took place in 1994 - an RTC bus fell from the National Highway bridge into the Krishna river, in which 37 people died. In the year 1997, at the same bridge, another RTC bus fell into the river and 44 people died in that accident. This is a staggering figure. People are afraid of travelling on National Highway No. 7, which is part of the North-South Corridor. So, I would request the hon. Minister to get the programme of development of that road expedited, because people are scared to drive on that road. Apart from this, without wasting time, we must save the lives of the people who are injured in accidents. I would request the hon. Minister to see that modern equipment is provided so as to clear the traffic quickly in such cases. Vehicles with wireless sets and other modern equipment should be provided to the police to save the lives

of the people and to clear the traffic. People travel during the late night, not knowing about a vehicle involved in an accident already. As a result of such lack of knowledge, a number of accidents are occurring.

THE DEPUTY CHAIRMAN: In fact, what he is saying is true. Even if somebody is very seriously injured, until and unless the police comes and makes a 'panchnama' of the accident, the doctor cannot check that person. This is a lacuna. It has to be, somehow, rectified.

MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI: I understand the whole thing, Madam, but the problem is that this is, basically, a State subject. We can only advise them. We are having a lot of interaction with the people concerned. As regards the law and order, we can only advise them. So far as any activity on the road, or even on the national highway, is concerned, that limitation is there. But we are, certainly, aware of it, and we are, certainly, trying various methods to minimise the accidents.

THE DEPUTY CHAIRMAN: One big country is divided into various States for the sake of ruling and making adjustments. I think, you, as a Minister, would be linking it, not delinking it. You should be able to solve the problem because it is for everybody who is travelling there.

SHRI B.P. SINGHAL (Uttar Pradesh): Madam, I want to explain this point.

उपसभापति: आपका नाम है? मैं आपका नाम दे दूंगी तब बोल दीजिए अभी नहीं। उस वक्त हम जरूर नोट कर लेंगे।

SHRI RAVULA CHANDRA SEKAR REDDY: Madam, the hon. Health Minister is keen to intervene.

श्री शत्रुघ्न सिन्हा, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री: मैडम,

उपसभापति: आपको कुछ पूछना है?

श्री शत्रुघ्न सिन्हा: जो बात माननीय सदस्य ने कही है, शायद मैं इस पर कुछ रोशनी डाल सकूं। What the hon. Member has said and suggested, certainly, has a lot of meaning in it. Though it is, primarily, a state subject, we will definitely consider it, what he has suggested. In fact, that is what our effort has been. I have been writing to the concerned people already यह सब जरूर होना चाहिए जो इन्होंने कहा है। As regards your clarification, unless the police comes, the patient cannot be treated. जहां तक मेरी जानकारी है, अब ऐसा नहीं है। अगर

क्रिटिकल पॉजिशन है, पुलिस पहुंची नहीं, पहले डॉक्टर का काम है, वह उपचार करेगा। पहले ऐसा नहीं होता था। The doctor would start treating him. He does not have to wait for the police to come and do the formalities. सप्पोज सेवेरे तक पुलिस नहीं आएगी, मेरा ख्याल है, यही सुप्रीम कोर्ट की गाइड लाइन थीं Thank you very much.

उपसभापति: अगर ऐसा चेंज हो गया है तो बहुत खुशी की बात है।

श्रीमती सविता शारदा (गुजरात): मैडम, अभी की बात है, हाईवे पर एक एक्सीडेंट हुआ था और पुलिस ने रिपोर्ट लिखने से भी इंकार कर दिया, कुछ किया ही नहीं और डॉक्टर्स को भी नहीं जाने दिया। मैडम, जो मंत्री जी ने बताया बहुत ही गंभीर विषय है। इसके ऊपर हमें विचार करना चाहिए। डॉक्टर यह कहते हैं कि पहले पुलिस पंचनामा कराओ, यह कराओ, वह कराओ। इससे पहले कोई डॉक्टर हाथ नहीं लगाता है।

श्री भारतेन्दु प्रकाश सिंहल: मैडम, मेरी बात सुन लीजिए।

उपसभापति: मैं आपकी बात सुन लूंगी, मैं जरा जल्दी चाह रही हूं। Have you finished, Mr. Reddy?

SHRI RAVULA CHANDRA SEKAR REDDY: No Madam. That time should be excluded.

THE DEPUTY CHAIRMAN: That time is not included.

SHRI RAVULA CHANDRA SEKAR REDDY: Madam, the hon. Minister has said that it is a State subject. When they are taking all the powers, they are bringing all the roads under the purview of the Central Government, how can they throw the blame on the State Governments? Madam, it is unwise on the part of the Minister. The State Governments should be involved at the time of announcing the programme itself, at the time of land acquisition, at the time of formulating the scheme. During its operation and maintenance also, the State Governments should be involved so far as the national highways are concerned. That is another request.

Madam, the State Government of Andhra Pradesh has made many requests to the Government of India for conversion of roads into national highways. They are lying pending with the Government of India. I request the hon. Minister to throw some light on the requests made by the Government of Andhra Pradesh.

There are two other important aspects. I would like to know from the hon. Minister how he is going to deal with the issue concerning the places

of worship on or abetting the National Highways. It is a delicate issue. In the rural areas, people have the tendency of putting up a temple or a mosque or a *durgah* just on the road, or abetting the National Highway. It not clearly mentioned in Bill as to how you are going to remove the encroachments. I can understand that, if it is done by a private person. You can throw him away and remove the encroachment immediately. But when sentiments are attached to a place of worship, it is very difficult to remove the encroachment. I request the hon. Minister to take keen interest in this matter and involve both the State Government and the localites at the time of removal of those encroachments. This aspect should be taken care of. As far as land acquisition is concerned. I would like to make two suggestions. One is that the land acquisition procedure should be simplified. If the procedure is not simplified, it will take a lot of time to complete the projects and the cost of the projects will, definitely, escalate. Therefore, the procedure of land acquisition should be simplified. Compensation should be paid liberally to the people who are parting with their land. This is another suggestion.

Finally, coming to the signboards, the signboards should be clear and understandable. The signboards should be in regional languages also. People should understand them properly. The signboards should contain the information about curves, kilometres, petrol pumps, eating shops, telephone booths, medical centres and other things. The drainage system on both sides of the road should also be taken care of.

Another important thing, which I would like to mention, is that the HIV infection is very high on the national highways. It is on the increase. The hon. Minister of Health and Family Welfare is implementing so many programmes. When you are taking up a scheme, there should be a provision for advertising HIV infection. It is a big problem and the people are dying. The national highways are more prone to the HIV problem. It should be taken care of. The *dhabas* and other things are there.

If a national highway is going across a village or a small town, you must take care of the poor people who are going losing their houses and other properties. When road expansion takes place, they should be rehabilitated properly and they should be adequately compensated. Since you are taking away all the powers of various courts by constituting a tribunal, is it possible for a common man to approach the tribunal and get his problem solved? The hon. Minister should take care of the poor people who are losing their houses and other properties at the time of widening of the roads. All these things are very essential.

When we went to the hon. Minister in a delegation, led by my Parliamentary Party Leader, Shri Yerran Naidu, to aprise him of the problems on National Highway No. 7, which is part of the North-South Corridor, he assured us that we would advance the programme. In view of the accidents that are taking place, people are scared to travel by road. I request the hon. Minister that the programme should be advanced.

This Bill also contains two things. Clause 3(1)(a) says, "establish... a body or authority consisting of one or more officers of the Central Government or the State Government". It is a little bit ambiguous. It should be clarified. In clause 7, it is stated that the Presiding Officer of the tribunal, "(a) is qualified to be a Judge of a High Court". It needs some clarification. A Judge of a High Court has got a wide meaning, whether he is a sitting Judge or a retired Judge. All these things are to be clarified. Since you are setting up a tribunal, all precautions should be taken. The problems of the common man, the illiterate man, should be kept in mind, while formulating the rules. This is my submission.

I congratulate the hon. Minister for bringing a good piece of legislation. I also congratulate him for giving good programmes to the country, like the Golden Quadrilateral, the North-South Corridor, the East-West Corridor and the Prime Minister's Sadak Yojana. These are extraordinary programmes. After we gained Independence, these are the very good programmes of the Government of India. I appreciate the hon. Minister and support the Bill.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Shri Prasanta Chatterjee. You have six minutes. Nobody will interrupt, not even me.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE (West Bengal): Madam Deputy Chairperson, this Bill is a very important one. It proposes to set up a Highway Administration for the National Highways, which will be responsible to remove the encroachments for smooth and speedy movement of traffic on highways. In this Bill, the management of highways will come under the purview of the Union Government. The Highway Administration and the proposed tribunal, headed by a High Court Judge, will monitor the traffic. Many hon. Members have mentioned about the need for linking it with the State administration, which is very important, to manage this Highway Administration. Now, we have a total of 58,112 kilometres of highways. Sir, I have calculated, at the outset, the state-wise figures indicating National Highways in kilometres per thousand population, which are very surprising. And, Madam, State of West Bengal stood lowest when I have calculated the per thousand population kilometres. Though West Bengal has State boundaries with three independent foreign states,

its percentage of highways is .02; only .02 per cent! The figure in respect ofAndhra Pradesh is .053 and in respect of Uttar Pradesh, it is .03. West Bengal stands the lowest. Why, this discrepancy? Even the State of Tripura is not linked directly with West Bengal by roadways. It can be done through Bangladesh. This is a very important State. So this discrepancy is there.

Now, we all know that good roads and speedy movement of traffic are the major factors for the economic growth of the country. A good quality of road enable the vehicle to carry more cargo in limited time but West Bengal has limited N.H. Thus, better infrastructure reduced transaction cost. With the growth of urbanisation in the country in future, not only the need for more National Highways but also their proper maintenance will be felt. It is needless to mention that in the coming days, the pressure on National Highways is bound to increase. To tackle the situation, opening of new Highways should be planned. Now, the Government of India has taken some steps. Revolution is another point. We have taken so many slogans of revolution in fields like water-supply and public health. What has happened? Our major N.H. passes through the rural areas as another hon. Member also pointed out just now. What happens is, in absence of service-roads, villagers find it very difficult to reach the cut. The tractors, bullock carts and cyclists, coming from the opposite direction, force the vehicles to reduce the speed. This can only be tackled with the construction of service roads. It is, undoubtedly, a fact that there are portions of National Highways including culverts which are not designed to take weight beyond a prescribed limit. In clause 32, this point has also been dealt. It states, "to carry vehicles of which laden weight exceeds a prescribed limit, may prohibit or restrict the plying of such vehicles on or over such Highway or Culvert." So what is necessary is to rebuild the portion so that it can take the load of all the vehicles. Now, the deteriorating level of service in the Highways, as stated in the Aims and Objects, is not only due to roadside encroachments. There are drunken drivers, particularly, in the night. Who will take care of that? No police administration is there. The number of accidents on the highways in 1999 was 1.03 lakhs. In 2000, it went upto 1.11 lakhs. It is not coming down, it is going up. In 1999, 28,713 people were killed in accidents and this figure rose to 30,216 in the year 2000. For the year 2001, the figure is not available, as many of the States have not yet reported.

The provisional figures are available in respect of persons injured in these accidents. In the year 1999, this figure was 98,427, which also rose to 1,18,364 in the year 2000. So, how to improve this position? The traffic management should be improved. Widening and strengthening of the highways including opening of the service roads, as pointed out earlier, should be taken up. Now, while removing the encroachments, we should

also keep in mind, as many have stated here, the road-side restaurants, motels, rest-rooms with toilets, medical facilities, gas and repairing stations, telephone booths etc., and the security arrangements have to be planned. While opening new highways, we should keep in mind the future growth of habitation in the adjoining areas and other amenities like drainage and water supply. The National Highways should keep underground space in the form of culverts for future use. This is very important.

Lastly, I would like to emphasise that the States experience frequent floods. When the Government allocates funds to these States, these States should be treated in a different way. With these words, I support the Bill, Thank you.

SHRI R. SHUNMUGASUNDARAM (Tamil Nadu): Madam, I welcome the Bill. I congratulate the hon. Minister for coming forward with such an important Bill. This Bill will definitely help the Minister to fulfil a dream project of the Government, wherein they intend to provide the North-South Corridor from Kanyakumari to Kashmir, the East-West Corridor and also the Golden Quadrilateral. It is a very long-felt need of the people. We have got modern and world-class cars, but we do not have world-class roads to ply these cars. This Bill will help us to have world-class roads. This road project would also help the tourism industry. The roads which are in bad shape, are also suffering from another menace, *i.e.* encroachment. This Bill intends to clear the encroachment speedily and the existing bad roads would be repaired properly. It will definitely improve the development projects in the country. The Government has announced many good projects like the creation of special economic zones in various regions of the country. I would like to quote one example. So far as the Nanguneri project in Tamil Nadu is concerned, the Government is going to provide Rs. 10,000 crores for establishing a Special Economic Zone. This project would be implemented properly if there are proper roads. There is no approach road so far as this area is concerned. The North-South Corridor would provide roads from Chennai to Nanguneri which will definitely help to speed up the work. This legislation has been brought before the House keeping all these things in mind.

I would like to make a few suggestions in regard to certain provisions of the Bill. Madam, a comment was made on the appointment of a Presiding Officer. The Bill provides that a person can be appointed as a Presiding Officer if he is qualified to be a judge of the High Court. This does not mean that a Judge of a High Court is going to be appointed. May be a District Judge or a lawyer, having an experience of over ten years, who is qualified to be a Judge of a High Court, can be appointed. And, while appointing a

Judge, a District Judge, the Government should ensure that he is not senior to a High Court Judge because, in some cases, when an appeal goes or when a process of removal takes place, it has to be decided by a High Court Judge. In that case, the High Court Judge, who is junior to this person, will be embarrassed to look into such matters. I hope the Government will take appropriate care about this situation. About clause 19, which lays down a limit of 60 days for filing an appeal, I would like to make a comment. (*time bell rings*) I will conclude in a minute, Madam. The limitation is 60 days, provided under clause 19. I request that this should be reduced to 30 days because this person, who is going to appeal against an order of the National Highways Administration, has to file his appeal within a reasonable time 60 days' period is very long; This should be made 30 days.

Clause 26 deals with removal of unauthorised occupation. In regard to clause 27 which provides for recovering cost of removal of unauthorised occupation and which also provides for a fine, I request that the penalty must be at least five times the cost of removal. This will act as a deterrent against encroachment. Likewise Clause 39 must be suitably amended so that when a person again occupies, he must be made to serve prison term for twice the number of days he has encroached upon, or a fine of Rs. 500 for each day of offence must be imposed on him, by way of penalty for his unauthorised occupation. With these words, I support the Bill. Thank you, Madam.

प्रो॰ राम देव भंडारी (बिहार): महोदय, नागरिकों की यात्रा सुरक्षित और सुविधाजनक हो, इसकी जवाबदेही सरकार की होती है, फिर चाहे वह केन्द्रीय सरकार हो या राज्य सरकार हो। लेकिन आज राज्य मार्गों और राष्ट्रीय राजमार्गों पर एन्क्रोचमेंट काफी बढ़ गए हैं। वहां आसपास के लोग छोटी-छोटी दुकानें लगाने वाले एनक्रोचमेंट कर लेते हैं। इसके अलावा अभी हमारे एक पूर्व वक्ता बता रहे थे कि धार्मिक स्थल के नाम पर भी राष्ट्रीय राजमार्गों पर एन्क्रोचमेंट हो रहा है। इसलिए इस संबंध में कठोर कार्यवाही करने की आवश्यकता है। आज जो भी कार्यवाही सरकार कर रही है, उससे और भी मजबूत कार्यवाही करने की आवश्यकता है।

महोदया, दुर्घटनाओं का एक बड़ा कारण एन्क्रोचमेंट भी है क्योंकि इस कारण रास्ते की चौड़ाई कम हो जाती है, गाड़ियों को एक-दूसरे को पार करने में कठिनाई होती है और दुर्घटनाएं होती हैं। दूसरा कारण यह है कि राष्ट्रीय राजमार्ग पर चलने वाली गाड़ियों का उनकी स्पीड पर कोई नियंत्रण नहीं होता है और जब एक वाहन दूसरे वाहन को ओवर-टेक करता है तो उस वजह से भी दुर्घटनाएं होती हैं। महोदया, बसों व ट्रकों के एक-दूसरे को ओवरटेक करने के कारण बड़ी संख्या में दुर्घटनाएं होती हैं और दुर्घटना होने के बाद अगर उसमें कोई घायल होते हैं तो स्थिति यह होती है कि उसे कोई अस्पताल तक पहुंचाने की हिम्मत भी नहीं करता, भले ही वह पुलिस के भय से हो। मैं समझता हूं कि घायल को अस्पताल तक पहुंचाने तथा प्रथम चिकित्सा देखभाल की आवश्यकता

है। इसलिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर थोड़ी-थोड़ी दूरी पर इस तरह की व्यवस्था होनी चाहिए कि अगर कोई घायल हो जाए तो उसकी दवादारू हो जाए और फिर उसे बड़े अस्पताल में पहुंचाया जाए। कभी-कभी जो छोटे-छोटे जानवर होते हैं वे राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क को पार करने में मर जाते हैं। उन मरे जानवरों को उठाकर ले जाने वाला कोई नहीं होता कि उसे उठाकर फेंक दिया जाए या उसको उसकी सही जगह पर पहुंचा दिया जाए। एन्क्रोचमेंट से सुरक्षा को भी खतरा है और दुर्घटना भी इससे बढ़ती रहती है।

महोदया, जो स्टेट गवर्नमेंट हैं, खासकर जिनकी वित्तीय स्थिति कमजोर है, वे अपने राजमार्गों की भी समय पर मरम्मत नहीं कर पाती हैं। वैसे भी राजमार्ग की ऊंचाई कम होती है और जिस प्रदेश में काफी वर्षा होती हो या बाढ़ से ग्रस्त जो प्रदेश हैं, उनके राजमार्ग सुरक्षित नहीं होते हैं। मैंने देखा है कि कई प्रदेशों ने अपने राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग में बदलने की अनुशंसा आपको भेजी है। नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान जिन राज्यों में नेशनल हाइवे डिक्लेयर किए गए हैं, उसमें 23,814 किलोमीटर मार्ग आता है, जिसको राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है। इनमें बिहार के 18 राजमार्ग थे, जिनकी लंबाई 2,040 किलोमीटर थी, जिसको राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित किया गया है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहूंगा, मैंने पहले भी कई बार इस बात की चर्चा की है कि हर वर्ष, एक वर्ष की बात नहीं है, उत्तरी बिहार के 20-22 जिले ऐसे हैं, जो बाढ़ से ग्रस्त होते हैं और उसकी सड़कें टूट जाती हैं राजमार्ग टूट जाते हैं। उत्तरी बिहार में एक राष्ट्रीय राजमार्ग बन रहा है, जिसका नाम है राष्ट्रीय राजमार्ग 57, जो 310 किलोमीटर का है, जो मुजफ्फरपुर से दरभंगा होते हुए फारबिसगंज जाता है। यह एक बहुत महत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग है। मैडम, इसमें 50 किलोमीटर लंबाई में एक मिसिंग लिंक है, इसमें दो बड़ी नदियां आती हैं, कोसी नदी और कमला नदी। मेरे ही एक प्रश्न के जवाब में कहा है कि कोसी पुल के कार्य के निस्तारण के लिए अध्ययन और संलेखन का कार्य पहले से ही चल रहा है, इसे फरवरी, 2003 तक पूरा करने का लक्ष्य है। फिर आगे कहा है कि 2004-2005 में इसका निर्माण कार्य शुरू करने का लक्ष्य है और इस संपूर्ण परियोजना को दिसंबर, 2007 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

महोदया, यह बहुत ही महत्वपूर्ण सड़क है। अगर यह सड़क बन जाती है तो बिहार का असम से सीधा संपर्क हो जाएगा। समय भी बहुत कम लगेगा और इस सड़क के बनने से एम्पलायमेंट जनरेशन का भी बहुत बड़ा माध्यम बनेगा। यह सड़क गांव से होकर काफी रिमोट एरियाज से होकर जाती है। नेपाल और भारत का जो बोर्डर है, उसके लिए भी यह सड़क आवश्यकता पड़ने पर बोर्डर सड़क का काम करेगी। इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से सिर्फ इस बिन्दु पर अनुरोध करना चाहूंगा कि जितनी जल्दी हो सके इस पर कार्य होना चाहिए। आपने इसके लिए वर्ष 2007 का लक्ष्य निर्धारित किया है। इसमें सबसे बड़ी रुकावट कोसी का पुल है। अगर यह पुल बन जाता है, जिसके लिए आपने संभवत: मिट्टी की जांच के लिए भेजा है। आप इस दिशा में कृपा करके पहल करें, जिससे यह सड़क बन जाए क्योंकि उत्तरी बिहार की इस सड़क के माध्यम से बहुत बड़ा एम्पलायमेंट जनरेशन का काम भी होगा और यातायात के लिए भी यह एक बहुत बड़ा साधन होगा। बहुत-बहुत धन्यवाद, महोदया।

SHRIMATI PREMA CARIAPPA (Karnataka): Madam, National Highways are rapidly getting congested and choked by undesirable roadside development and encroachment, especially near towns and cities. This not only adds to time, but cost also. Hence, there is a need to remove all such encroachments and roadside developments without involving long litigations and court cases. Infrastructure is very important in country's economic development. Road network is an important infrastructure and if neglected, can work as a barrier in the way of economic growth. Huge investments can go waste if traffic on National Highways gets congested and choked, as a result of narrowing down of roads at certain points. The results are; wastage of fuel, reduced speed, high incidence of accidents, increased operational cost etc. Today, Highway Authorities do not have adequate legal authority to deal with encroachers or digging work on roads by municipal corporations. What is required is smooth running highways. The present legislation can help a lot in removing obstacles and illegal encroachments faced by road users today. Madam, the National Highways Development Project represents a new road vision for the country. When completed it will alter the whole road landscape of the country. The dedicated Central Road Fund being financed by a cess of Re. one each in diesel and petrol is expected to mobilise Rs. 6,000 crores per annum. This fund should be utilised properly. I strongly feel that when a National Highway approaches the towns and cities, a by-pass road should be constructed. There are many placed where by-pass road should be constructed. There are many placed where by-pass roads are already there. But at certain placed where there is no by-pass they have to be constructed. Also a service road to the villages is very essential. I think this will help a lot in smooth flow of traffic. I understand that out of the Central Road Fund, 50 per cent is to be spent on rural roads. But I do not know whether it is strictly followed or not. How much road length has been constructed in the rural areas? How many villages are without all-weather roads? A balanced approach towards road development will go a long way in providing better facility and ensuring fast movement of both, goods and passenger traffic. I would say that a monitoring cell to oversee the progress of National Highway Development in different States is necessary. It should be ensured that finances are properly utilised. Madam, a World Bank Study has estimated an economic benefit of Rs. 8,000 crores per year on account of Golden Quadrilateral alone. It will generate employment of about 180 million man-days. Madam, I support the legislation, which will give power to the Highway Authorities to regulate traffic on National Highways. I welcome this Bill. Thank you, Madam.

3.00 P.M.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Shri B.P. Singhal, five minutes.

SHRI B.P. SINGHAL: Madam, I will take one and a half minutes in taking about that point that you raised.

THE DEPUTY CHAIRMAN: So, one and a half minutes extra.

SHRI B.P. SINGHAL: Six and a half minutes. Madam, whenever accidents take place, they do not budge or change anything in that accident place because the very position of the vehicle gives a very clear indication of who is at fault. As such, 'accidented' vehicles are not disturbed. So far as injured persons are concerned, my only son died in an accident and he could not be treated at the nearby hospital and then he had to be taken to Safdarjung Hospital where they waited for the police to come and he died. I campaigned for this provision to go that a police report should be there first before a person can be seen. Now, when I was Additional Secretary, Home, I literally pursued that matter. There was a second matter relating to post mortem. They do not do post-mortem after 5.00 P.M. It is a rule of 1925 when post-mortem was done under the lanterns and the lanterns were not reliable enough. Now when operations are done in the evening why not post-mortem? I have not been able to get through on the second matter that post-mortem should be done in the evening also. I managed to get this notification from the Government that any victim injured anywhere could be treated by any doctor and he is free to give injury report which not necessarily means that he has to appear in the court. Then he can be taken to any hospital. Generally, what happens, nobody lifts those injured people because the person who lifts becomes a witness and he will be dragged in court. The hon. Member mentioned that it was because of the fear of police. No, Madam, it is not the police fear. Nobody lifts anyone. My injured boy was lying there. Only because his relative who was similarly injured about five years back, and he had been taken to the hospital, that boy lifted my son up and took him to the hospital. Otherwise, normally, nobody picks up anyone for fear of being dragged to the courts. If only we can stop harassing the people who come forward to give such assistance in courts, this fear will go.

The second fear is that, the police starts blaming the person who comes forward to give such assistance, saying, "It must be your vehicle that might have struck him down." So, these two fears are there, because of which the people do not pick up the victims.

I now come to the Bill as such. I am afraid, Madam, I have been hearing constantly; specially the Congress Benches, and the Leader of

the Opposition, are never tired of saying it; that the Congress has been a very constructive Opposition. Here is a Ministry which has built 23,000 kms. of roads in a matter of three years, which equals that built during the past fifty years. And, there has not come even a word of appreciation!

So, the first thing I would like to do is to congratulate the hon. Minister on the outstanding performance of his Ministry, for having taken a quantum leap in this work. Madam, villages turn into cities, cities turn into towns, towns turn into metropolis, purely because of four fundamental things-if they could be made available-namely, roads, communications, power and water. If the Government of India, in 1947 and afterwards, had taken care of these four elements, I am sure the state of this country would have been very different, and we would not have needed all these development plans; people would have developed their regions by themselves. This is the fundamental infrastructure which promotes development to a degree which is incredible.

Madam, the problems facing the Ministry were those of encroachments, unauthorised occupations and the obstructions that are placed in the process of construction. Now, naturally, I would urge the hon. Minister to go with a human face. What does that mean? You have got a ten-year Plan. You should start planning from now on. At places where you are going to displace the people, the Government should start building alternative accommodation for those who have to be rehabilitated, because once they move out, nobody will care for them. So, this aspect has to be taken care of well in advance. Prior rehabilitation programmes are, therefore, a must.

The Bill provides for a Highways Administration to be put in place. It has Tribunals to be put in place. Powers to clear roads have been assumed. These are broadly the purposes of this Bill. In this connection, I have a few suggestions to make.

Firstly, the Ministry would be well-advised to pick up from the Geological Department, or whichever department it may be, the satellite pictures of the places where they are going to build roads, and find out what their condition in the monsoon is, so that when the road is actually built, the height is kept at such a level that the water does not flow over it. Then, there should be breakdown lanes, which are a necessity in the matter of highways. The ravine area should be quite broad. In fact, there should be a service road on either side to take care of the slow-moving vehicles. There is one problem, and I do not know how it can be tackled, that is the movement

of cattle-which takes place in a massive form in this country-on the roads. Perhaps, the service roads could provide a solution. The service roads may provide a solution. But this definitely needs to be tackled. This would need to be tackled. Then, there are areas of sanctuaries. We have roads which pass through areas of sanctuaries. So, what I suggest is, alongside the sanctuaries, regular fences must be made, or a wire or whatever should be put so that no animal can trespass into the National Highways. Madam, I recall that when I was coming from Agra to Mathura, a Neelgai just barged into my windscreen. It was a dreadful experience. The Neelgai came so quickly that the driver could not manage the vehicle, and one Neelgai barged into my windscreen. So, at those places where such possibilities are there, fencing should be done. So, this should be kept in mind.

Madam, the Government is building bypasses on the National Highways. These bypasses should be not less than one kilometre away from small towns, two-three kilometres away from cities, and five kilometres away from big cities. If it is done that way, it is almost certain that the entire area will be covered in no time. Then, the highway has to remain clear. Access roads should be built at various places to connect the cities from different points. So, there should be many such bypasses and there should not be any need to go through any big city.

Madam, I find that a huge administrative outgo has been envisaged in the Bill. There are tribunals, officials, and a whole set-up is there. We have already been complaining about the flab in the Government of India. The Fifth Pay Commission has recommended the shedding of, at least, 40,000 posts. I would suggest that instead of those posts which have been recommended for shedding, it should be done here; and then, those posts be created there; and no fresh recruitment should be made, unless it is absolutely compulsory.

As far as toll collection is concerned, the NOIDA toll collection system has offered an excellent way of pucca toll collection, with no theft. I think that kind of a machine should be installed. It may cost Rs. 50 lakhs or Rs. 1 crore. But, then, one will be able to save Rs. 1 crore, by way of toll collection in just one month. So, it is never to expensive to install that kind of a stuff.

As far as the Tribunal is concerned. I would like to say something. I could not get time, yesterday, to suggest something about the Tribunal to Shri Jaswant Singhji. Now, we are envisaging new tribunals for every kind of contingency. But it should be prescribed in the rules that no case

would be adjourned for more than twice. If it has to be adjourned for more than twice, then, the opposite party has to be paid twice the cost of his *wakil* and all other costs. That should be the price at which the third and fourth adjournments can be taken. Similarly, no stay order should last for more than 15 days; and not more than two stay orders should be permitted. Unless these provisions are made in respect of tribunals, again the delays which are taking place in courts would take place here. Besides, a time-frame should be laid down for adjudication of a category of cases. As soon as that is done, if delays take place, the tribunals must report the reasons for the delay to the Parliament, through the Government. Unless this is done, I don't expect, the tribunals would work expeditiously. Madam, I have to make three little points of caution.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have already spoken for six-and-a-half minutes.

SHRI B.P. SINGHAL: Madam, I took two minutes in explaining that point. Clause 25 envisages that the leasing of land should not be for more than five years. Here, you lease a house for one year, and then get it back. So, this a very dangerous proposition. I think, in the rules, very stringent conditions should be laid down before any leasing is done for a period of more than three months.

Madam, clause 26 provides that, if necessary, for eviction, police help may be or should be taken. I would suggest that it should be laid down in the rules and it should be made mandatory on the police to help, because often time, the police say, यह हमारा काम नहीं है, आप कहीं और जाइए, and the poor PWD or the Central authorities go from pillar to post, they don't get police help, particularly, if the police are interested in the other party. So, in the rules, it should be laid down that the police help should be provided, if and when asked for.

Lastly, Madam, there is a provision in clause 42 that the village officials should report about encroachments. Now, we have the *Panchayat* system throughout the country. Instead of saying village headman, village accountant, village watchman, etc., we should nominate specifically, in the rules, the person who should be responsible for reporting about such encroachments. Only one person, and his deputy, if necessary, should be made responsible for reporting about encroachments. Because, if you nominate too many persons, then there would be nobody responsible and accountable for it. Secondly, when this has been set out, it should be laid

down in the rules that if he fails to do so, an enquiry will be conducted; and if he was found to be delinquent, then, he would be debarred from holding that office again, for the next six years. So, that kind of penalty must be there; otherwise, this will never be enforced. Thank you, Madam.

SHRI DRUPAD BORGOHAIN (Assam): Madam, it is very difficult to express my thoughts within three minutes. In the past I have not taken much time of the House and today also I shall not take much time. But please let me express what is in my mind.

Madam, I thank you for giving me this opportunity, National Highways are the lifelines of the nation, in addition to Railways' network. So, protection of highways' land and other properties related to it. assumes much significance. Secondly, due to the ever-increasing traffic on the National Highways, different kinds of dangers, including accidents, have also been increasing. So, I thank the hon. Minister for bringing this Bill on the control of land and traffic of National Highways.

Madam, in many States, the National Highways are in a very bad shape. The National Highways in the North-Eastern States are in a deplorable condition, due to recurring floods and other natural calamities of the region like landslide, etc. The NH-31 which connects Guwahati with the rest of the country is, nowadays, in such a deplorable condition that it is used for traffic with tremendous harship. Other Highways of the region also are no better than the NH-31. So, this creates a lot of difficulties in respect of the supply of essential goods as also the development and expansion of commerce in the region. If the Highways are in a bad shape in Assam, then all the North-Eastern States, barring Sikkim, would suffer. So, repair and improvement of the Highways in the region is very essential.

The establishment of the Highways Administration, as sought by this Bill, may be very helpful in this regard. Highways Administration may look into these matters. Moreover, as regards the repair and rebuilding of the Highways, organizations like the Border Roads Organization, the State PWDs, and the CPWD are used. The activities of these organizations should also be coordinated. The proper utilization of funds is another problem. The proposed Administration must look into this problem as well.

In Assam, the BRO has been given the authority to rebuild the National Highways from Rangia to Dhemaji. This Highway connects Arunachal Pradesh also. This Highway is very badly damaged by the nature and recurring floods in the district of Dhemaji. The action on the part of the BRO is very slow now. The Minister should look into the matter.

Some roads used for commercial purpose, connecting two or more States, and for the connectivity of the region with the rest of the country, are very essential. Dhodar Ali Road is one such road and it is a historical road; it connects a part of Assam, Nagaland and a part of Arunachal Pradesh. This road is to be converted into a National Highway. As it connects these states with the rest of the country, through NH-37 and NH-31 the conversion should be done immediately. The Minister has got this request with him and I urge upon him to consider this conversion and announce it within the current Tenth Five Year Plan.

As far as the National Highway-153 is concerned, the Minister has already accepted the still-well road as NH-153 and this road is also historical.This road goes up to Myanmar and then to China. It is necessary for commercial purposes. I thank the Minister for having taken this road as a National Highway and Arunachal Pradesh PWD has been given the charge to build this. I thank him for that.

During the implementation of the administrative measures, disputes may arise. Hence, the need for Tribunals. The Bill deals with setting up of Tribunals exclusively. I support the measures for establishing these Tribunals.

I request the Minister to look into the matters raised by me, as regards the improvement of the National Highways, very urgently; and the conversion of Dhodar Ali Road into a Highway may be taken up within the current Five Year Plan period. I also support the establishment of the Highways Administration and the Tribunals to decide on disputes arising out of the new Highways Administration.

With these words, I support the Bill.

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र): उपसभापति महोदया, मैं आपका आभारी हूं। मैं 12 सजेशन्स देना चाहूंगा और तीन मिनट के दायरे में बैठने की कोशिश करता हूं। मेरा एक और प्रश्न है कि आपने दूसरे सदन में क्वेश्चन नं. 223, 457, 1768 का जवाब देते समय, इस विषय का जवाब नहीं दिया था "Whether the Government is aware that funds allotted to the State Governments are being diverted to construct and repair State Highways..." इस ढंग का वह सवाल था। मैं आपका ध्यान थोड़ा सा खींचना चाहूंगा, आपके मंत्री परिषद् के ही एक मंत्री अन्नासाहेब एम.के. पाटिल हैं। उन्होंने महाराष्ट्र के औरंगाबाद जिले, रीजन के विभाग के सभी सरकारी, स्टेट गवर्नमेंट के अधिकारी और सभी सांसदों की एक मीटिंग बुलवाई थी। इसमें यह जानकारी प्राप्त की गई कि केन्द्र सरकार की तरफ से जो सरकारी फंड दिए गए थे, उसका ब्यौरा क्या रहा, किस ढंग से खर्चा हुआ, कैसे हुआ। वहां का जो न्यूज पब्लिश हुआ

उसमें ऐसा साबित हुआ, ऐसा सिद्ध हुआ कि स्टेट गवर्नमेंट ने पैसा दूसरी जगह इस्तेमाल किया जो आपके द्वारा भेजा हुआ है। मैं आपसे इतनी ही प्रार्थना करूंगा कि आप इस विषय पर जरा गौर से ध्यान दें, इसकी इन्क्वायरी करें। संबंधित मंत्रालय, स्टेट गवर्नमेंट से भी, आप इस विषय पर जानकारी प्राप्त करें और बताएं कि आप क्या करने वाले हैं, जरा इसकी जानकारी आप देंगे तो मैं आपका आभारी रहूंगा।

मैं, आपका अभिनन्दन करता हूं और आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और साथ में प्रधानमंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि आप बहुत अच्छा विधेयक लाए हैं। मैं इसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। इसकी आज आवश्यकता थी। क्योंकि जो नेशनल हाइवे हैं, उनके ऊपर आज की तारीख में जिस ढंग से कारोबार चलता है, वह कोई संतोषजनक नहीं है, उसमें बहुत बड़ी आपत्ति है। इसके लिए मेरा पहला प्रस्ताव ऐसा है कि आपसे और प्रधानमंत्री जी से मेरी विनती है कि नगर विकास के जो भी काम चलते हैं, उनके लिए भी इसी ढंग से कानून में प्रावधान करने की आवश्यकता है ताकि लैंड एक्विजीशन करते समय जो आपत्ति आती है, वह बंद हो जाए। इसका बहुत बड़ा असर होगा और नगर विकास का काम बहुत जल्दी से शुरू होगा। जब आप नेशनल हाईवे बनाते हैं तो जगह-जगह पर आपको फ्लाई ओवर बनाने पड़ते हैं। जब फ्लाई ओवर बनाते हैं तो वे बहुत अच्छे और बड़े बन जाते हैं। फ्लाई ओवर के नीचे वाली जगह का कभी आफिस के लिए उपयोग होता है, तो ठीक है नहीं तो वहां एन्क्रोचमेंट का साम्राज्य बना रहता है। वहां पर एन्क्रोचमेंट साम्राज्य न बने इसके लिए जो अच्छे स्पोर्टस इंटीट्यूशन्स हों, या अच्छे सामाजिक कार्य करने वाली संस्था हो, उनको यदि वह जगह सौंपी जाए तो उस जगह का अच्छा उपयोग होगा और लोगों के लिए वहां सुविधाजनक परिस्थिति का निर्माण होगा। इसलिए इस विषय पर आप जरा गौर से विचार कीजिए। मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि जहां भी महापालिका हो, म्यूनिसिपल कारपोरेशन हो, नगर परिषद् हो या ग्राम पंचायत हो जिस जगह से यह रोड गुजरता है, नेशनल हाईवे गुजरता है, उस जगह पर इनमें से कोई एक संस्था अपने बलबूते पर सर्विस रोड बनाना चाहे तो नहीं बना सकती, क्योंकि उसमें इतनी ताकत नहीं होती है। इसलिए सैन्ट्रल गवर्नमेंट की तरफ से वहां सर्विस रोड बनाने के प्रावधान की आवश्यकता है ताकि नेशनल हाईवे पर हो रहे एक्सिडेंट्स कम हों और लोगों के लिए सुविधाजनक परिस्थिति निर्मित हो। मेरा एक दूसरा प्रश्न यह है कि नेशनल हाईवे शहर के अंदर से गुजरते समय, उस शहर के मूल रोड, रास्तों को क्रॉस करते जाते हैं तो वहां बहुत एक्सिडेंट्स होते हैं। मेरे शहर में एक-दो जगहें ऐसी हैं, जहां यह क्रोसिंग होता था वहां पर बहुत एक्सीडेंट्स होते थे। क्योंकि यहां से बहुत लोग गुजरते थे। आप वहां फ्लाई ओवर का बंदोबस्त कीजिए। आपके डिपार्टमेंट की तरफ से फ्लाई ओवर बनाने के लिए म्युनिसिपिलिटी को यह बताना चाहिए। म्युनिसिपिलिटी सर्विस रोड ऊपर से जाएगा और आपका नीचे से जाएगा, यह ठीक नहीं है। इसमें दिक्कत यह आती है कि यदि आपका रोड नीचे से गया तो आपका रोड खोद नहीं सकते हैं। सारी म्युनिसिपिल सर्विस रोड के नीचे से है इसलिए आपको अपना रोड ऊपर से लेकर जाना पड़ेगा।

मेरा दूसरा सजेशन यह है कि हाईवे बिल के सेक्शन 28 में आपने एक प्रावधान किया है। इसमें प्रावधान यह है कि हाईवे के ऊपर, यदि हाईवे के अगल-बगल में प्राइवेट प्रॉपर्टी है तो उन्हें एंट्री देना या नहीं देना, यह किसी दूसरे पर निर्भर करता है। यदि मेरी प्रॉपर्टी है, मेरी प्रॉपर्टी के आगे से आप रोड लेकर जाते हैं तो मेरी प्रॉपर्टी में आने वाला रास्ता आप कैसे रोक सकते हैं, यह तो मुझे मिलना चाहिए। यह मेरा राइट है। इस विषय में आपको कानून को लिब्रलाइज करने की जरूरत है नहीं तो अक्सर नीचे से लोग गैर कानूनी व्यवहार करना शुरू कर देते हैं....(व्यवधान)...मैडम, मैं खत्म कर रहा हूं। मैडम, रोड के ऊपर जो साइन बोर्ड लगाए जाते हैं, इन सभी साइनबोर्ड्स के ऊपर राजनीति वाले लोग या राजनीति के बाहर के सामाजिक लोग पोस्टर लगाते हैं। पोस्टर लगाने के बाद मालूम नहीं होता कि कौन सा रोड कहां जा रहा है। माइल्स कितनी है। कुछ भी पता नहीं चलता है। इसके लिए कुछ कड़े प्रावधान करने की आवश्यकता है नहीं तो यह नहीं हो पाएगा।

मैडम, ऐसा कहा जाता है कि हाईवे पर स्पीड ब्रेकर नहीं होना चाहिए लेकिन असलियत में स्पीड ब्रेकर कानून के मुताबिक, रूल्स के मुताबिक, आई.एस.एस. स्टैण्डर्ड के मुताबिक कुछ भी नहीं होते हैं। वहां का जो लोकल रिप्रेजेन्टेटिव है, वह जैसा दबाव डालता है उस ढंग से वह कम, ऊंचा हो जाता है। इसका कुछ डीज़ाइन कीजिए। स्पीड ब्रेकर ठीक ढंग से बनाइए। यह ज्यादा अच्छा रहेगा।

मैडम, मैं कई रास्ते और जगहें ऐसे गिना सकता हूं जो सिर्फ बारिश के दिनों में खराब हो जाती हैं। जो रास्ते खराब हो जाते हैं, वह जगह आपको मालूम हैं। आपकी आइडेंटीफाई की हुई जगह है। उस जगह के लिए अलग से प्रावधान कीजिए। अलग से रास्ते बना सकते हैं। मैं आपको एक उदाहरण देना चाहूंगा कि हिंदुस्तान पेट्रोलियम ने रबराइज बिटुमिन अभी-अभी बनाना शुरू किया है। इसका बहुत अच्छा रिजल्ट आया है। हमारी बॉर्डर सिक्योरिटी फोर्स ने भी उसका इस्तेमाल किया है। आपके डिपार्टमेंट ने भी कई जगह पर किया है। यदि आप ऐसी सभी जगहों पर इसका उपयोग करना शुरू कर दें तो उसका बहुत अच्छा रिजल्ट मिलेगा। मुझे विश्वास है कि आप बहुत अच्छे ढंग से ये सब काम कर पाएंगे, ऐसी मैं आपको सूचना देता हूं। मैडम, आपने मुझे थोड़ा सा समय दिया ....(व्यवधान)...

उपसभापति: मैंने आपको थोड़ा सा नहीं दिया, बहुत ज्यादा समय दिया है।

श्री सतीश प्रधान: मुझे मालूम है। मैं अपने सजेशन्स दे सका, इसके लिए आपका आभारी हूं। धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, there are two more speakers to speak on this Bill. They are: Mr. Premachandran and Mr. Roy Chowdhury. Can I request them to withdraw their names if they feel that the Short Duration Discussion, that we are going to have after this Bill, is also of great importance? I think, Mr. Premachandran and Mr. Shankar Roy Chowdhury are, almost, speaking everyday.

SHR N.K. PREMACHANDRAN (Kerala): No, no.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Yes; you speak on every bill....(*Interruptions*)... Yes. I know. I have got all the records that you and Mr. Shankar Roy Chowdhury always speak. I have no objection to that. ...(*Interruptions*)... Listen. Listen to me. But, sometimes, we have to see the timing also. If you still want to speak, please be brief. I don't think that we will be able to cover the entire road network of the country. So, please be brief. After you, the Minister has to reply. Then we have to take up the Short Duration Discussion ...(*Interruptions*)... If there are any new points, I welcome them.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Madam, I am throughout the time available in the House also, irrespective of the fact whether I am speaking or not. That may also be taken into consideration. Thank you for giving me this opportunity.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I want to bring some road-blocks.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Madam, I fully support this Bill, and would like to take this opportunity to congratulate the hon. Minister on having brought this Bill and making efforts for the betterment of National Highways. I am not going to make a lengthy speech. The first point that I would like the hon. Minister to consider is regarding the vehicular population and the stretch of roads that we are having in this country. If you compare the statistical data of the last few decades, you will see that the vehicular population is increasing day by day without any limits and bounds. So, my suggestion to the hon. Minister is that there should be some rule or mechanism to check the mushroom growth of vehicular population. Some measures have to be taken, otherwise whatever may be the length of Highways-National Highways or the State Highways-we would not be able to achieve our aim simply by having better traffic and better road standards. So, vehicular population has to be strictly controlled. For example, I would like to make a suggestion, only those persons who are income tax payees should be allowed to own a vehicle. On that line, some other restrictions can also be imposed. So, in order to make the roads easier, vehicular population has to be controlled.

Madam, the imminent danger to the traffic, especially on the National Highways, is that the boundaries and the *poramboke*, that is, the land adjoining the National Highways, are being encroached, and permanent or temporary constructions are being made. Most of these constructions

belong to religious institutions, for example, temples, mosques, memorials for martyrs of political parties, platforms for erection of flags etc. The sides of highways are being embedded by all these things. So, I would like to know whether this Bill is applicable to the existing structures also. If the existing structures are removed, as a result of the provisions of this Bill, this Government or whatever or whoever be the executive authority is bound to face so many evil consequences because so many temples mosques and offices of political parties are there on the sides of highways. I fully support and endorse the view of the Government that they have to be removed, they have to be cleared. There is no doubt about it. But when I go to sub-clauses 1 and 2 of clause 26 there is an apprehension that it is not applicable to the existing permanent or temporary structures or other encroachments. Sub-clause 1 of clause 26 I would not waste the time of the House by reading it, says that the Government or the Highway Administration or the Highway Tribunal can give permission for having temporary or permanent constructions for a period of five years. Subsequently, sub-clause 2 of clause 26 says that if during the inspection it is found that there is an unauthorised construction or unauthorised occupation, that can be removed. That is why I doubt whether it is applicable in a case where permission had been given and that construction had later on not been removed. Will that be removed? Will the existing structures that are there on the sides of highways be cleared so as to have a better look of the highways and have a better traffic movement?

I would also like to seek clarification with regard to sub-clauses 1, 2 and 3 of clause 29. So many powers are concentrated upon the Highway Administration and the Highway Tribunals. Clause 28(1) says that if five or more persons want to have an access to the National Highways, they will have to seek permission for that also. What is this? I could not understand the meaning of this section. If five more persons want to have an access to a National Highway, they should have permisson for that. Will it be a general permission or a specific permission? This needs to be clarified because the Constitution of india, under the Fundamental Rights, grants Freedom of Movement to all the citizens. I feel, in this way, the Freedom of Movement is being restricted without having any reason as per the Constitution of India. I feel that the freedom of movement is being restricted. There is no such restriction as per the Constitution of India or as per the Fundamental Rights of India. I would like to seek only one clarification. What is meant by clauses (1), (2) and (3) of Section 28? This should be clarified.

Now I come to the point of the National Highways of my State, Kerala. I would like to seek an answer from the hon. Minster whether bypasses will be given priority, so as to reduce the vehicular traffic on the highways. If that be so; in my State, Kerala, so may bypasses are still in an incomplete stage. One bypass, that is, the Kollam Bypass of National Highway No. 47, was started 20 years back. The first phase and the second phase of this Bypass have been completed, and more than Rs. 20-25 crores were spent on it. But it is still lying idle. The third phase and the fourth phase of the Kollam Bypass have not been completed. The Alleppy Bypass is not yet complete. The percentage of road stretch (Kilometers) per thousand population is .05 per cent. Shri Prasanta Chatterjee, mentioned that in West Bengal it was 0.2 per cent. So, I would like to know whether the Government will give due priority to complete the existing bypass, so that the movement of the vehicular traffic will become easier. I would also like to know whether the Government would take into consideration the completion of the Kollam Bypass. Once again, I congratulate the Minister for bringing forward this Bill. With these words, I conclude. Thank you very much.

SHRI SHANKAR ROY CHOWDHURY (West Bengal): Madam, you had requested two of us to withdraw our names, because of other important debates. I will do so; but with due respect, I would like to submit for your consideration that we have put up a proposal that those of us who are in the smaller parties always get our names as per the roster, right towards the end. I think this stricture; this constant stricture on us-because this thing has happened with us two or three times earlier-should be removed. And we should be given time in rotation; by draw of lots, if you want, amongst the other parties, so that we don't always come at an inconvenient time. With this, I withdraw my name.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Tomorrow, we are having a meeting of the General Purposes Committee and the Rules Committee. I will, definitely, put your viewpoint there. I am also concerned about it. Some very good speakers might not necessarily, represent a big political party, they do make good suggestions, which could come at an earlier stage also. I will try to put forward your viewpoint. Unfortunately, we have been following a certain procedure. And it can be removed only when some direction comes from the Rules Committee and the General Purposes Committee. I can assure you that I am always with you.

SHRI SHANKAR ROY CHOWDHURY: Madam, it was not my intention to project myself as a good speaker. But, we should, definitely, get some other time.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We follow a certain procedure , and if we have to change that procedure, we have to do it by amending certain rules or laws. Thank you very much for being so kind. मंत्री जी, आप भी जल्दी से जवाब दे दीजिए, लंबी सड़क पर मत जाइएगा। ...(व्यवधान)...

श्री बालकवि बैरागी: मान्यवर, मैंने आपको चार सुझाव लिख कर अलग से दिए हैं कृपा करके उन पर भी विचार कर लिजिएगा।

उपसभापति: सब करेंगे, बहुत से लोग हैं लेकिन मैं तो कहूंगी कि जो माननीय सदस्य बोल कर चले गये हैं उनका बिल्कुल जवाब मत दीजिए। आप उनको घर पर लिख कर भेज दीजिएगा।

MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI: Madam, Chairperson, I will try to be as short as possible, keeping in view the major issues that have been raised, I will try to respond to them in brief. II प्लॅस। माननीय सदस्यों ने कहा, प्लॅस एक मैं जनरल राय चौधरी को कह रहा हूं। उनको मैं भी धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने थोड़ा टाइम बचाया यहां पर ।। माननीय सदस्यों ने अपने विचार रखे हैं और बहुत अच्छे सुझाव मेरे पास हैं सब सुझावों का जवाब देना तो यहां पर संभव नहीं है। लेकिन उन सुझावों पर अवश्य हम विचार करेंगे। कुछ सुझाव ऐसे है जिनके लिए एक्ट में तो अभी हम परिवर्तन नहीं कर सकते लेकिन रूल्स बनाते समय अवश्य हम उन पर विचार करेंगे और जहां तक संभव होगा उनको वहां पर शामिल करने की कोशिश की जाएगी।

माननीय बैरागी जी ने बहुत विस्तार से और बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव दिए हैं। जैसा मैंने कहा, उन सब पर तो अभी कहना संभव नहीं है, लेकिन इतना मैं आपको अवश्य दोहराना चाहता हूं कि रूल्स वाली स्थिति में जो भी समाविष्ट किए जा सकते होंगे उनको हम समायोजित करेंगे। आपने विशेष कर बद्रीनाथ-केदारनाथ सड़क के बारे में बात कही है और आपने जब मुझे पत्र लिखा था तो उसके तुरंत बाद मैंने उस पर कार्यवाही शुरू की थी। वह थोड़ा लंबा काम है। लेकिन मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने उस पर रुचि ली और मुझे कुछ मार्गदर्शन दिया है। मैं इस की पूरी-पूरी कोशिश करूंगा कि जितनी जल्दी हो सके, उस पर काम हो। मैडम, कई माननीय सदस्यों ने प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना की बात कही है। वह विषय सीधे-सीधे मेरे मंत्रालय से संबंधित नहीं है, इसलिए मैं इस पर टिप्पणी नहीं कर पाऊंगा। माननीय कलराज मिश्र ने गुणवत्ता और अन्य बातों का जिक्र किया है। माननीय उपसभापति महोदया, यह बहुत आवश्यक है, लेकिन हमारी सब से बड़ी समस्या यह है कि पैसा बहुत अधिक खर्च हो रहा है, जैसे कि मैंने शुरू में कहा कि करोड़ों, अरबों में हो रहा है। हम एक लाख करोड़ रुपए सड़कों पर खर्च होने की बात करते हैं,

लेकिन अगर गुणवत्ता ठीक नहीं हुई तो इस पैसे का सदुपयोग नहीं होगा। इसलिए गुणवत्ता हमारे लिए बड़ी चिंता का विषय है। हमारी कोशिश है कि जहां तक हो सके इसे ध्यान में रखा जाए। महोदया, जो बड़ी प्रधान मंत्री की योजना है, उस पर तो गुणवत्ता को हम सीधे-सीधे देखते हैं, लेकिन 44 हजार किलोमीटर में जो नेशनल हाइवेज हैं और जो बाकी प्रदेशों के पास हैं, उन्हें हम प्रदेश सरकारों के माध्यम से देखते हैं।

महोदया, कुछ बातें काफी माननीय सदस्यों ने कही हैं। बाइपास के बारे में कहा गया है कि बाइपास बनने चाहिए। हमारी नीति यह है कि जो प्रधान मंत्री की बड़ी सड़क योजना है और जो करीब 14 हजार किलोमीटर की है, उस पर हम सब जगह जहां पर छोटे-छोटे कस्बे भी हैं, बाइपास बना रहे हैं। महोदया, एक माननीय सदस्य ने कहा कि थोड़े समय में वह फिर बड़े हो जाएंगे और महानगर बन जाएंगे और कहीं यह बात भी उभर रही है कि आप ज्यादा जमीन ले रहे हैं। आप शहर के बीच में से चले जाइए, उसी सड़क पर बना दीजिए। महोदया उस में यह होगा कि 4-5 साल तक वह चल पड़ेगी, लेकिन अगले 14-15 सालों तक नहीं चल पाएगी। इसलिए बड़ी सड़कों के बारे में, हमारा यह नियम है, लेकिन नेशनल हाइवे जिन के बारे में अभी हम बात कर रहे हैं और जो बड़ी सड़कों को छोड़कर है, उन के लिए धन की समस्या है।

महोदया, अभी एक माननीय सदस्य ने कहा कि आप की प्रॉयरिटी क्या है? महोदया, हमारी प्रॉयरिटी यह है कि जो 44 हजार किलोमीटर लंबी सड़क हमारे पास है, उस की इम्प्रूवमेंट ऑफ राईडिंग क्वालिटी को ठीक किया जाए। अभी उस में जगह-जगह पर बड़े-बड़े गड्ढे हैं और कार को 30-40 किलो मीटर की स्पीड से चलाना भी संभव नहीं है। यह कार्य काफी हद तक हो गया है और सन् 2004 तक हम उसे पूरा करने की स्थिति में हैं। उस के बाद कहीं-कहीं पर सड़क की स्ट्रेंथिनिंग करनी है, कहीं पर वह दो लेन में नहीं है, उसे दो लेन का बनाना है और कहीं पर बाइपास बनाने हैं, लेकिन बाइपास की इन राजमार्गों पर हमारी प्राथमिकता इतनी ज्यादा नहीं हैं। महोदया, अभी केरल का उदाहरण दिया गया, वहां पर बाइपास बनने हैं, लेकिन वहां जमीन की कीमत इतनी अधिक है कि अगर हम को बाइपास जमीन पर ही धन देना पड़े तो उस में प्रदेश का पूरा-का-पूरा बजट खत्म हो जाएगा। इसलिए हमारी प्राथमिकता इस प्रकार की है। महोदया, फ्लाईओवर की बात कही गयी, फ्लाईओवर, इंटरचेंजेज बड़ी सड़कों पर सब जगह बन रहे हैं। प्रधान मंत्री की 14 हजार किलोमीटर वाली सड़क पर फ्लाईओवर नहीं बल्कि लोगों के आने-जाने के लिए अंडर पैसेज भी बना रहे हैं। कई सड़कों पर बैलगाड़ी के लिए, पैदल चलने वालों के लिए या कहीं कहीं पर पक्की गाड़ियों के लिए भी हम फ्लाईओवर दे रहे हैं। महोदया, सर्विस रोड के बारे में बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा। हमारी कोशिश है कि जो नई योजना बन रही है प्रधान मंत्री सड़क योजना में, उस में हम शहरों के नजदीक सर्विस रोड दें। महोदया, पूरे 14 हजार किलोमीटर में बनाना तो संभव नहीं है क्योंकि अभी इतने धन की व्यवस्था नहीं है, लेकिन हमारी कोशिश है कि हम जमीन की व्यवस्था कर लें और बनाने की बात बाद में करें। इस तरह हम शहरों के नजदीक सर्विस रोड देने की कोशिश कर रहे हैं। महोदया, जमीन के बारे में बात आई है और यह भावना उत्पन्न हो रही है कि यह जो बिल है,

It is meant to encroach upon the State authorities. महोदया, मैं स्पष्ट करना चाहता हूं कि यह बिल उन सड़कों से संबंधित है, जो राजमार्ग केन्द्र सरकार की संपत्ति है और जिन के लिए प्रदेश सरकारों के माध्यम से हम ने कम्पेनसेशन दिया है। ये सड़कें हमारी हैं। हम ने बिल के अंदर कुछ खर्चे की व्यवस्था की है कि हम उस को अच्छी तरह से जमीन के ऊपर आइडेंटीफाइ करेंगे क्योंकि अभी पक्का पता नहीं है कि कौन सी सड़क की सीमाएं क्या हैं। यह कायदा-कानून सिर्फ उन सड़कों के लिए लागू है जो कि केन्द्र सरकार की संपत्ति है और किसी भी प्रकार से प्रदेश सरकार के क्षेत्र के ऊपर हम अतिक्रमण नहीं कर रहे हैं। महोदया, मैं यह भी स्पष्ट कर देना चाहता हूं क्योंकि एक सवाल आया था कि जब हम लैंड एक्वीजीशन करते हैं तो प्रदेश सरकार से सलाह नहीं करते हैं। महोदया, यह एक भ्रम है क्योंकि हमारे द्वारा जितना भी लैंड एक्वीजीशन होता है, वह पूरे तरीके से प्रदेश सरकार के माध्यम से होता है और दूसरी कोई व्यवस्था है ही नहीं। प्रदेश सरकार तय करती है कि कितना कम्पेनसेशन देना है और हम पूरा-का-पूरा कम्पेनसेशन देते हैं। हम कम्पेनसेशन के बारे में सवाल नहीं पूछते और जो प्रक्रिया बनी है, उस में हस्तक्षेप नहीं करते। इस में हम को प्रदेश सरकारों से पूरा सहयोग मिलता है। और उनके माध्यम से ही हम यह बात करते हैं। दूसरा, प्रोसीड्योर को सिम्पलीफाई करने की बात कही गई। इसमें हमने नेशनल हाइवे अथोरिटी एक्ट में कुछ संशोधन किए हैं, कुछ सिम्पलीफाई किया है, लेकिन मैं इस बात को मानता हूं कि अभी भी बहुत लंबा समय लगता है क्योंकि कहीं-कहीं तो हमको जमीन एक्वायर करने में डेढ़, दो साल लग जाते है और इसलिए इसको और सुधारने की और ज्यादा सिम्पलीफाई करने की जरूरत है।

महोदया, यहां दो बातें और कही गईं। एक तो स्पीड ब्रेकर के बारे में, जैसा प्रधानजी ने कहा। हमारे जो कायदे नियम हैं, उनके हिसाब से स्पीड ब्रेकर नहीं बन सकते, सिर्फ रम्बल स्ट्रिप बन सकते हैं और इन रम्बल स्ट्रिप का डिजाइन आईआरसी, इंडियन रोड कांग्रेस ने तय किया हुआ है, उसके हिसाब से बनने चाहिएं। लेकिन, दुर्भाग्य यह है कि आज हमारे देश के अंदर जहां भी ऐसा कोई एक्सीडेंट होता है तो वहां गांव वाले इकट्ठा हो जाते हैं और जबरदस्ती इंजीनियर, स्टेट के पीडब्लूडी इंजीनियर को पकड़ते हैं और उनसे वे अपने हिसाब से बनवा लेते हैं, जो ठीक नहीं है। मैं पिछले दो सालों से प्रदेश की सरकारों, प्रदेश के मुख्यमंत्रियों से बात कर रहा हूं कि इस प्रकार की व्यवस्था न की जाए बल्कि जहां पर जरूरत हो, उचित स्थान पर रम्बल स्ट्रिप बनाए जाएं। लेकिन वास्तविकता यह है। एक और बात कही गई थी, जो प्रधान जी ने कही थी कि जहां पर पानी इकट्ठा होता है वहां रबटाइजु बिटुमिन होना चाहिए। हमने आदेश दिए हैं कि हमारी जब रिपेयर वर्क होती है तो उसमें दस प्रतिशत रबटाइजु बिटुमिन इस्तेमाल किया जाए। इससे सड़कों को मजबूती मिलती है और साथ ही साथ जो हमारी रबर का प्रोडक्शन है उसको भी मदद मिलती है।

महोदया, यहां एक बड़ा सवाल आया है प्रदेश सरकारों द्वारा भेजे जाने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग में कन्वर्सन के प्रस्ताव और इसके लिए दो उदाहरण भी दिए गए थे। पहले तो मैं प्रक्रिया स्पष्ट करना चाहता हूं, जो मैंने बार-बार सदन में पहले भी की है, कि अभी राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने पर

प्रतिबंध है और वह इस वजह से है कि अभी हमारे पास इतना अधिक धन नहीं है। पिछले तीन-चार सालों में बहुत अधिक मात्रा में कन्वर्सन किया गया है, जो 23,814 किलोमीटर का हमने किया है। इसके लिए धन की आवश्यकता पड़ती है, लेकिन इसके लिए प्लानिंग कमीशन और वित्त मंत्रालय से यह प्रतिबन्ध आया है। हमारे पास इतना धन नहीं है और हमको मेण्टीनेन्स के लिए भी अभी सिर्फ 40 प्रतिशत मिल रहा है। इसलिए उनको अंधाधुंध बढ़ाना ठीक नहीं है और वर्तमान में अभी इस पर प्रतिबंध है। इसके लिए प्रक्रिया निकाली जा रही है कि किस प्रकार सड़कों को इस प्रकार लिया जाए ताकि उन पर ज्यादा खर्चा न हो।

मैडम, वेस्ट बंगाल के संबंध में कहा गया कि उनके राष्ट्रीय राजमार्ग की लम्बाई बहुत कम हैं, मैं मानता हूं कि उनका कम है। प्रशांत जी, शायद चले गए? आ गए हैं। मैं इनको यह सूचना देना चाहता हूं कि From the time of Independence, from 1947 to 1997, in fifty years, the increase in the National Highway in West Bengal was 343 kilometres. In the last three years, we have increased it by 313 kilometres. So you can compare : in 50 years - 343 kilometres; in 3 years - 313 kilometres. So, we are aware what you have said. I agree that you have got less. But we are going in that direction. My point is, please also see the intentions of this Government. .....*(Interruptions)*.... I am only telling you about the intention of this Government. We are aware of the problem, and we are trying to make up for the past deficiencies. Similarly, Shri Premachandran has mentioned about Kerala. In the last 50 years, Kerala has got 940 kilometres, but in the last three years, Kerala has got 500 kilometres. Therefore, we are trying to rationalise and improve the things. But a problem is there. Madam, in the last four years, we have given to this nation about 23,814 kilometres. In the past fifty years, it was only 34,000 kilometres. So, you can compare : in 50 years - 34,000 kilometres; in 4 years - 23,000 kilometres. So, we are trying to make up. But fund constraint is also there.

मैडम, एक्सीडेंटस के बारे में यहां चिंता जाहिर की गई है। मैं मानता हूं कि बहुत एक्सीडेंट हैं और इसलिए यह एक चिंता का विषय है। एक्सीडेंट का जो एनालिसिस है, उसके अनुसार 85 प्रतिशत एक्सीडेंट ड्राइवर से संबंधित हैं, 5 प्रतिशत वाहन से संबंधित हैं और बाकी रोड ज्योमेट्रिक्स और एनक्रोचमेंट से हैं। इस के लिए एक तरीका देखा जा रहा है, जिससे एक्सीडेंट कम होंगे और भविष्य के लिए भी सड़कों की उपयोगिता अच्छी होगी।

मैडम, प्रो॰ भंडारी जी ने उत्तरी बिहार में दरभंगा के मार्ग 57 की बात कही थी। शायद इस समय नहीं है।

उपसभापति: चिट्ठी भेज दीजिएगा।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खन्डूड़ी: मैडम, एक बिन्दु और जिसकी ओर ध्यान दिलाया गया, फंड के बारे में यह कहा गया कि वह डायवर्ट हो रहा है। अब हमने कोशिश की है कि डायवर्शन पर कंट्रोल किया जाए, लेकिन पूरा-पूरा डायवर्शन कंट्रोल नहीं हो पा रहा है क्योंकि हम यहां से पैसा भेजते हैं, जो थोड़े समय के लिए वह दूसरी जगह दे देते हैं, जिससे काम शुरू नहीं होता, काम पेंडिंग होता है। इसके लिए हमने डॉयरेक्ट पेमेंट का नया प्रोसीड्योर शुरू किया है जिसमें यह पैसा सीधे-सीधे सड़को पर ही खर्च किया जा सकता है, और कहीं नहीं जा सकता। लेकिन सभी राज्यों ने इसके लिए सहमति नही दी है। करीब 12-13 राज्यों ने इसके लिए सहमति दी है, बाकी राज्यों ने सहमति नहीं दी है। हम कोशिश कर रहे है कि उन राज्यों को भी मना सकें और वहां डॉयरेक्ट पेमेंट दे सकें ताकि वहां सीधे-सीधे पैसा जाए। जहां डॉयरेक्ट पेमेंट का प्रोसीड्योर शुरू हुआ है, वहां खर्चे की अच्छी व्यवस्था हुई है और काफी अच्छी प्रगति हुई है।

महोदया, इन प्वाइंट्स के अलावा जो प्वाइंट्स रह गए हैं, जो इस बिल से संबंधित हैं, मैं माननीय सदस्यों को सीधे-सीधे उनकी सूचना दे दूंगा। एक बिंदु और आया है जिसके बारे में एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि access to 5 people or more, यह क्लॉज़ 28 में है। आज अगर शादी होती है तो लोग सड़कों पर अपना तंबू लगाकर बैठ जाते हैं और यातायात में व्यवधान डालते हैं, किसी को कुछ करना है तो वह सड़क पर आ जाता है, यह उन लोगों के खिलाफ है। यदि चार-पांच आदमी सीधे-सीधे सड़क पर जा रहे हैं, तो यह उनके खिलाफ नहीं है। यह व्यवस्था इसलिए की गई है ताकि जो लोग अपने फंक्शंस के लिए अनधिकृत रूप से सड़क पर कब्जा कर लेते हैं, उनको अधिकार न दिया जाए और उनके खिलाफ ऐक्शन लिया जाए। With this, Madam, I request that the Bill be passed unanimously,. ....(*Interruptions*)...

उपसभापति: अब कोई सवाल नहीं .....(व्यवधान)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Madam, I want to know whether the existing structures on the side of National Highways will be demolished by virtue of this Act. ...*(Interruptions)*...

MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI: May I clarify? This Bill takes care of preventing future encorachments and removing the existing encroachments. It will be done. How we will do it? We will go slowly. We have experienced one thing, while implementing this big National Highway Development Project, we have requested the people to remove all the existing structures, and people are cooperating.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

> "That the Bill to provide for control of land within the National Highways, right of way and traffic moving on the National Highways and also for removal of unauthorised occupation thereon, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now taken up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 50 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

MAJ. GEN. (REDT.) B.C. KHANDURI: Madam, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much for cooperaiton. Now we take up the Short Duration Discussion. Dr. Manmohan Singh Will be the first speaker, and Shri Nilotpal Basu will be the second speaker.

SHORT DURATION DISCUSSION

Mid-year Review Of Country's Economy And Its Implications.

DR. MANMOHAN SINGH (Assam): Madam, I rise to intiate discussion on the mid-year review of the country's economy and its implications. Madam, recently, the hon. Finance Minister, or his Ministry, had produced two important documents - one was the consultation papers on direct and indirect taxes, and other is an authoritative mid-term review of the economy.

[MR. CHAIRMAN in the Chair]

I commend these intiatives of the hon. Finance Minister. But, having said that, it is also odd that soon after the publication of both these documents, there were efforts to dilute their impact. The Spokesmen of the ruling party debunked some of the recommendations of the Kelkar Committee's Report. The hon. Finance Minister, later on, was compelled to say that he did not have any intention of taking away some of the tax concessions enjoyed by household, particularly, building houses. In the same way, the mid-term review talked in terms of rationalising and reprioritisation of the sbusidies. It also talked of realignment of the rates of small savings. The very next day, the Finance Secretary held a Press conference, saying that the Government had no intention of doing any such thing. Well, all this, I think, dilutes all the seriosness of this document.